Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

182 225 PTAS. (IVA Incluido)



El muro de Berlín ■ Focke-Wulf Condor
Escuadrones de la RAF ■ Líneas Aéreas: Iraqi Airways

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

El muro de Berlín

A principios de los años sesenta, las superpotencias llevaron al mundo desde un decenio de guerra fría hasta el borde mismo de una nueva confrontación a nivel global. Esa escalada de la tensión se apoyó en una serie de incidentes que en Estados Unidos coincidieron con la llegada de John F. Kennedy a la Casa Blanca.

Desde el fin de la II Guerra Mundial, la recogida de información más allá del Telón de Acero no fue tarea fácil, sólo allanada por las esporádicas deserciones de científicos. Al hacer explosionar su primera arma nuclear el 29 de agosto de 1949 y la primera de hidrógeno el 12 de agosto de 1953, los soviéticos demostraron ser capaces de cerrar el bache armamentístico entre el Este y el Oeste. Estados Unidos necesitaba ahora saber hasta que punto los soviéticos disponían de los medios de lanzar esas armas. El 21 de julio de 1955, cuando pasaron a ser operacionales los primeros Boeing B-52 de la USAF, el presidente Eisenhower propuso una política de «cielos abiertos»: ceñida a la difusión de las armas nucleares, esa política sugería el libre control por medio de aviones de reconocimiento. La Unión Soviética rechazó la propuesta y el 6 de agosto el primer U-2 voló desde Groom Lake (Nevada). Ese avión había sido construido para volar a alturas superiores a los 21 300 m, inalcanzables para cualquier medio de defensa aérea existente en 1954.

En el lapso de un año, el primer grupo de pilotos había completado su preparación y los primeros aviones se trasladaron a Europa en abril de 1956. El Squadron Provisional de Reconocimiento Meteorológico Uno (SPRM 1) se estacionó en Lakenheath y más tarde se mudó a Wiesbaden. El primer sobrevuelo de la URSS por un U-2 fue protagonizado por el U-2A n.º 566680 el 4 de julio. Desde entonces, este modelo se dedicó a seguir el desarrollo de aviones y misiles y, lo que era más difícil desde semejantes alturas, el programa nuclear soviético. La unidad dependía directamente de la CIA y sus aviones volaban sin emblema alguno; en teoría, los pilotos eran empleados de Lockheed. Una segunda unidad U-2 de la CIA, el SPRM 2, se formó en Incirlik (Turquía) en agosto de 1956, comenzando a operar en 1958. Una tercera unidad, el SPRM 3, operó desde Atsugi (Japón) a partir de 1957.



La contribución de la USAFE a la defensa aérea de la Europa Occidental era en 1961 un ala de aviones Convair F-102 basada en la RFA y un único escuadrón destacado a los Países Bajos. En la fotografía, tomada en Ramstein, aparece un aparato de la 86.ª Ala de Caza de Interceptación (foto US Air Force).



Caza Mikoyan-Gurevich MiG-15 de la Fuerza de Defensa Aérea soviética basado en la República Democrática de Alemania. En los años cincuenta, los MiG-15 se dedicaron a controlar y hostigar los aviones civiles y militares occidentales que operaban en el corredor de Berlín, a veces con consecuencias desastrosas.



Las limpias líneas del Lockheed U-2, aparato construido manualmente, quedan de manifiesto en este U-2C utilizado por la CIA. Esta agencia utilizó el U-2 desde bases en Gran Bretaña, la RFA, Turquía, Paquistán y Japón en vuelos sobre la URSS. Las características de manejo varían considerablemente; Gary Powers fue derribado en el avión numerado 566693.

La CIA recogió una información inapreciable sobre el volumen y capacidad del material soviético, y fue capaz de echar por tierra el mito de la «amenaza de los bombarderos», si bien algo tarde. Estados Unidos había expandido su fuerza de bombarderos en la creencia de que la URSS hacía lo propio con la suya. Pero hacia 1957 la diferencia cuantitativa que procupaba era la de los misiles. Los norteamericanos habían lanzado su primer misil balístico intercontinental, un Atlas, el 11 de junio de 1957. Pero falló. Dos meses después, el 26 de agosto, la URSS lanzó con éxito su primer SS-6. El 4 de octubre, un SS-6 fue utilizado para enviar al espacio el primer satélite fabricado por el hombre, el Sputnik.

La tensión creció y todo comenzó a apuntar el inminente inicio de conversaciones cuando en 1959 empezó a saberse que EE UU desplegaba sus misiles a menor ritmo que la URSS. Las predicciones relativas a la producción de misiles intercontinentales norteamericanos y soviéticos eran de 30 y 100 para 1960, 70 y 500 para 1961, 130 y 1 000 para 1962 y 130 y 1 500 para 1963. Estados Unidos no disponía de medios para corregir esas previsiones desfavorables, de manera que se acordó el inicio de negociaciones en París para el mes de mayo de 1960.

Mientras tanto, el programa de vuelos del U-2 continuó con la preparación de una nueva serie para abril de 1960, que se autorizó pese a la inminencia de las negociaciones y a la creciente vulnerabilidad del avión frente a las cada vez más capaces y atentas defensas soviéticas. Por entonces habían tenido lugar 30 sobrevuelos de la URSS y más de 100 por encima de las fronteras. En junio de 1957 se había formado la primera unidad de U-2 de la USAF, el 4028.° Squadron de Reconocimiento Estratégico.

La USAF no era una primeriza en lo tocante a reconocimiento estratégico. En 1949 había realizado varios sobrevuelos para controlar las pruebas nucleares soviéticas, probablemente por medio de un B-36 modificado. Los modelos utilizados más adelante comprendieron North American RB-45, Lockheed RC-130 y Boeing RB-47. De hecho, un Lockheed RC-130 basado en Turquía fue derribado sobre Yerevan, en la Armenia soviética, el 2 de setiembre de 1958 y un RB-47K de la 55.ª ARE fue abatido sobre el mar de Barents el 1 de julio de 1960.

El 9 de abril, uno de esos vuelos había identificado importantes desarrollos de misiles, probablemente en conexión con el tipo SS-7. Ello hacía necesario un reconocimiento más profundo y el 27 de abril un destacamento del SPRM 2 fue enviado de Incirlik a Peshawar, en Paquistán. Desde allí debía despegar un avión que aterrizaría en Bodo (Noruega) tras haber sobrevolado el Afganistán oriental, Stalinabad, el centro experimental de Tyuratam, Aralsk, Chelyabinsk, Sverdlovsk, Kirov, Archangel y Murmansk.

Pero el avión previsto para ese vuelo no estaba disponible y, lo que era peor, el aparato elegido para sustituirle, un U-2C (n.° 566693) con motor Pratt & Whitney J75, había presentado ya más de un problema. Los U-2 se construían a mano, de manera que a las dificultades de pilotaje propias de este modelo había que sumar las peculiaridades individuales de cada avión. Resulta sorprendente que se eligiese un vehículo de prestaciones dudosas para una misión tan crítica y tan cercana en el tiempo al inicio de las conversaciones bilaterales; de hecho, ese avión se había estrellado mientras aterrizaba en la base japonesa de Atsugi el 24 de setiembre de 1959.

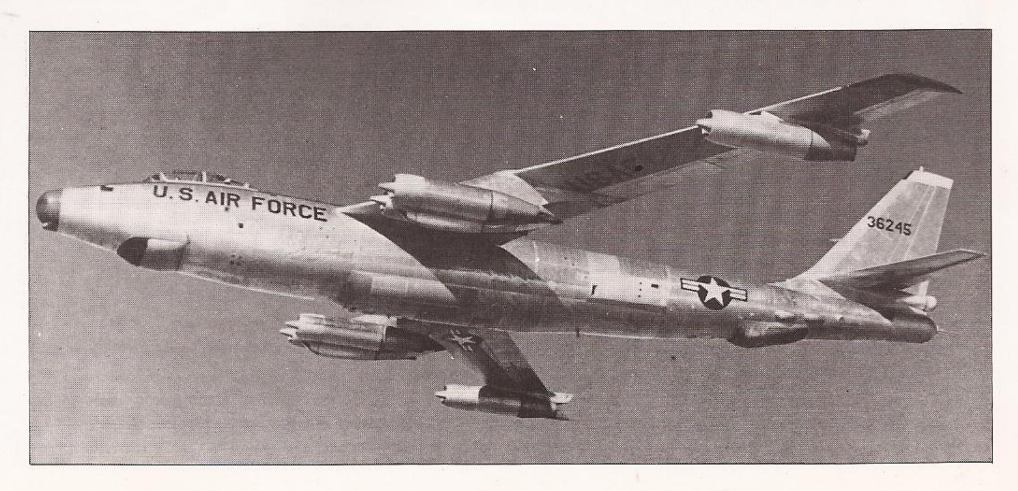
Gary Powers despegó a las 06,26 horas del 1 de mayo para el que iba a ser su último vuelo en el U-2. El avión y el piloto sufrieron una sucesión de problemas, incluida la pérdida del piloto automático, y finalmente el avión se estrelló a las 10,15 horas, al sur de Sverdlovsk. A pesar del testimonio de Powers, EE UU rechazó que el avión hubiese sido abatido por un misil SA-2. El gobierno norteamericano anunció que un avión de reconocimiento meteorológico se había estrellado en algún lugar de Turquía. No fue hasta el 5 de mayo que el líder soviético, Nikita Khrushchev, hizo público que el avión había sido derribado sobre territorio soviético. Más tarde, el 7 de mayo, la opinión pública estadounidense hubo de soportar con bochorno que el piloto hubiese sido capturado y sometido a interrogatorio.

Prueba presidencial

La consecuencia inmediata fue que el presidente de EE UU se enfrentó a un grave dilema: o bien admitía que la CIA actuaba sin control gubernamental o bien que él mismo había autorizado la ejecución del vuelo. El presidente se inclinó por la segunda opción. Los líderes norteamericanos y soviéticos debían reunirse en París, acompañados de franceses y británicos, el 16 de mayo y, aunque se desplazó a la capital francesa, Khrushchev se negó a sentarse a la mesa de negociaciones a menos que Eisenhower se disculpase y prometiese el fin de los vuelos. Pero el presidente se negó a lo primero y las conversaciones acabaron en agua de borrajas. Los soviéticos tuvieron a continuación la oportunidad de poner a prueba al sucesor de Eisenhower, John F. Kennedy, que se hizo cargo de la presidencia el 20 de enero de 1961. Berlín iba a ser el escenario para la siguiente confrontación seria.

Al concluir la II Guerra Mundial en 1945, las fuerzas francesas, británicas y norteamericanas ocuparon las tres cuartas partes de Alemania, y la URSS hizo lo propio con la restante, en la que quedaba comprendida Berlín, la capital histórica del país. La ciudad quedaba comunicada por un corredor aéreo y terrestre,

Los aparatos Boeing B-47 utilizados por la 55.ª Ala de Reconocimiento Estratégico desde bases británicas efectuaron en ocasiones vuelos de calibración de defensas a lo largo del llamado Telón de Acero: en julio de 1960, un RB-47K que había despegado de Brize Norton fue derribado sobre el mar de Barents. El avión de la fotografía pertenece a la versión ERB-47H de reconocimiento electrónico (foto Boeing).

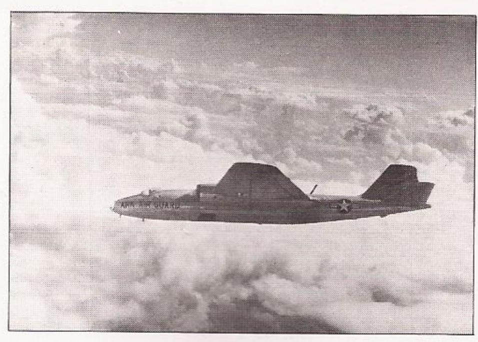


North American F-100D de la 20.ª Ala de Caza Táctica, basada en Gran Bretaña. En 1961, la USAF tenía dos alas tácticas de F-100D en las islas británicas y otras dos alas en la RFA. Esta fuerza táctica comprendía asimismo un ala de Republic F-105D y otra de McDonnell F-101C Voodoo.





La 102.ª Ala de Caza Táctica de la Guardia Aérea Nacional de EE UU envió sus tres escuadrones de aviones North American F-86H Sabre a Phalsbourg (Francia) en octubre de 1961. Evidentemente, el Sabre no daba la talla frente a los MiG-21 soviéticos.



El Martin RB-57A volvió a Europa tras una ausencia de tres años. El 154.º Squadron del 189.º Group de Reconocimiento Táctico voló en sus aviones desde Little Rock (Arkansas) a Francia para complementar a los RF-101 y RB-66 de la USAFE.

y administrada por las cuatro potencias. En 1947, EE UU anunció la Doctrina Truman y el Plan Marshall, que ofrecían seguridad militar a las naciones occidentales y sentaban las bases para la recuperación económica europea, respectivamente. La URSS rechazó tales iniciativas y para apoyar su postura introdujo nuevas regulaciones de tráfico en las carreteras que, a través de la Alemania Oriental, se dirigían a Berlín. Esa respuesta acabó por cerrar los accesos a la ciudad y supuso que el abastecimiento a sus zonas occidentales hubiese de realizarse por vía aérea, un puente aéreo que duró hasta el 12 de mayo de 1949. La URSS cejó en su empeño y, aunque su coste había sido enorme, la operación de suministro aéreo demostró el interés occidental por Berlín y llevó a la cración de la OTAN. A partir de 1950 creció en intensidad el esfuerzo de las potencias occidentales por constituir unas fuerzas armadas para la Alemania Occidental. Los alemanes orientales, si bien no tenían ejército, dispusieron pronto de unas fuerzas paramilitares de unos 100 000 hombres; en 1952, los soviéticos propusieron la reunificación de Alemania, pero ello, según los occidentales, siempre que el país quedase bajo la esfera de influencia de la URSS. El 5 de mayo de 1955 alcanzó su independencia de las potencias ocupantes la República Federal de Alemania (occidental) y entró a formar parte de la OTAN. Inmediatamente, la URSS denunció sus tratados con Francia y Gran Bretaña, y el 14 de agosto tomó carta de naturaleza el Pacto de Varsovia.

Pero las tensiones se venían sucediendo desde hacía años, con participación de aviones en, o en las cercanías de, el corredor de Berlín. En abril de 1952, un Douglas DC-4 de Air France fue atacado y dañado por cazas soviéticos. El 10 de marzo de 1953, un Republic F-84G de la USAF fue derribado por aviones Mig-15 checos sobre Bavaria. Y el 12 de marzo un Avro Lincoln de la Escuela Central de Tiro de la RAF fue abatido por cuatro Mig-15 nada más entrar en el corredor: murieron sus siete tripulantes. Varias semanas después, un Vickers Viking de BEA fue también atacado, al igual que un Boeing B-50 de la USAF. Durante algunas semanas, las fuerzas aéreas aliadas fueron puestas en estado de alerta.

Los soviéticos no estaban dispuestos a dejar los accesos a Berlín en manos de los alemanes orientales, pues recelaban de cualquier intento de reunificación alemana tras la creación de la RFA. El libre acceso a la ciudad desde la RFA era un problema continuo. El 10 de noviembre de 1958, Khrushchev propuso que Berlín fuese administrada como una ciudad desmilitarizada en compensación de la retirada de ciertos derechos que la URSS poseía todavía de la que ya era la RFA en virtud de los acuerdos de Potsdam. Apareció de nuevo el fantasma del bloqueo, pero la propuesta fue rechazada. El 9 de febrero de 1959, el Secretario de Estado de EE UU anunció que los aliados occidentales habían acordado las medidas necesarias en el caso de que Berlín fuese bloqueada. Los soviéticos, ante la perspectiva de un nuevo e insidioso puente aéreo, cedieron terreno y se mostraron favorables al inicio de conversaciones en un intento por resolver el tema. Esas conversaciones debían haber incluido los contactos previstos en París para mayo de 1960. Las conversaciones entre las superpotencias se reasumieron en Viena el 2 de junio de 1961. Los soviéticos confiaban en que Kennedy se dejaría persuadir sobre la postura de la URSS en lo referente a Berlín. Khrushchev acabó por lanzar el ultimátum de que si no se había alcanzado ningún acuerdo en diciembre de 1961, la URSS podría llegar a sus propios acuerdos respecto a Berlín con los alemanes orientales. Kennedy rechazó el compromiso y la conferencia de Viena se fue al agua.

Movilización masiva

Aunque la mayor parte de la frontera entre las dos Alemanias estaba cerrada a cal y canto, no sucedía lo mismo con 48 km que discurrían por Berlín, pues la ciudad seguía perteneciendo a las superpotencias y no a los alemanes. Entre 1949 y 1958, alrededor de 2,25 millones de alemanes orientales habían pasado al Berlín occidental. Durante los seis primeros meses de 1961, habían sido 103 000 los alemanes que habían cambiado de «nacionali-

Entre las unidades de la Guardia Aérea Nacional de EE UU enviadas para reforzar a la USAFE se contó un ala de Lockheed F-104A, cuyos tres escuadrones procedían de Arkansas, Carolina del Sur y Tennessee. Esta unidad se estacionó en Ramstein, donde fue tomada esta fotografía. El F-104A estaba configurado exclusivamente como interceptador.





Las unidades equipadas con aviones Douglas C-124, tanto regulares como de la reserva, transportaron hombres, pertrechos e incluso cazas. El C-124 entró en servicio durante la guerra de Corea y en 1962 se estaba preparando su sustitución por el Lockheed C-141. El avión de la ilustración es un C-124C Globemaster de la 63.ª Ala de Transporte Táctico.



Dos escuadrones de Gloster Javlin FAW.Mk 9 representaban la contribución británica a la defensa aérea avanzada durante 1961. Los aviones de la fotografía pertenecían al 11.° Squadron, con base en Geilenkirchen (foto John D.R. Rawlings).

dad», y ni los soviéticos ni los propios alemanes orientales estaban dispuestos a tolerar ese éxodo hacia las zonas occidentales de la ciudad.

Krushchev había dejado bien claro que esperaba que el problema berlinés quedase resuelto a finales de 1961. El 8 de julio se anunció un incremento del presupuesto militar soviético en un 25% y el 25 de julio Kennedy propuso formalmente el refuerzo de las unidades convencionales aliadas desplegadas en Europa y la movilización de los efectivos de la Reserva y la Guardia Nacional. EE UU no tenía otra opción que confiar en las reservas, pues su otra respuesta posible hubiese sido la nuclear. En palabras del propio Kennedy: «...intentamos encontrar una opción entre la humillación y la réplica nuclear». Pero no habían fuerzas regulares suficientes para apoyar esa decisión. El domingo 13 de agosto se cerró la frontera entre Berlín occidental y el oriental, y cuatro días después comenzó la construcción del Muro. Las casas adyacentes a la frontera fueron demolidas y levantada una barrera de hormigón y alambre de espino. Los puntos de cruce en esa línea de 160 km se redujeron a sólo seis. La tensión creció y a finales de agosto los soviéticos reasumieron sus pruebas nucleares, llevando a cabo unas 50 en el curso de los dos meses siguientes.

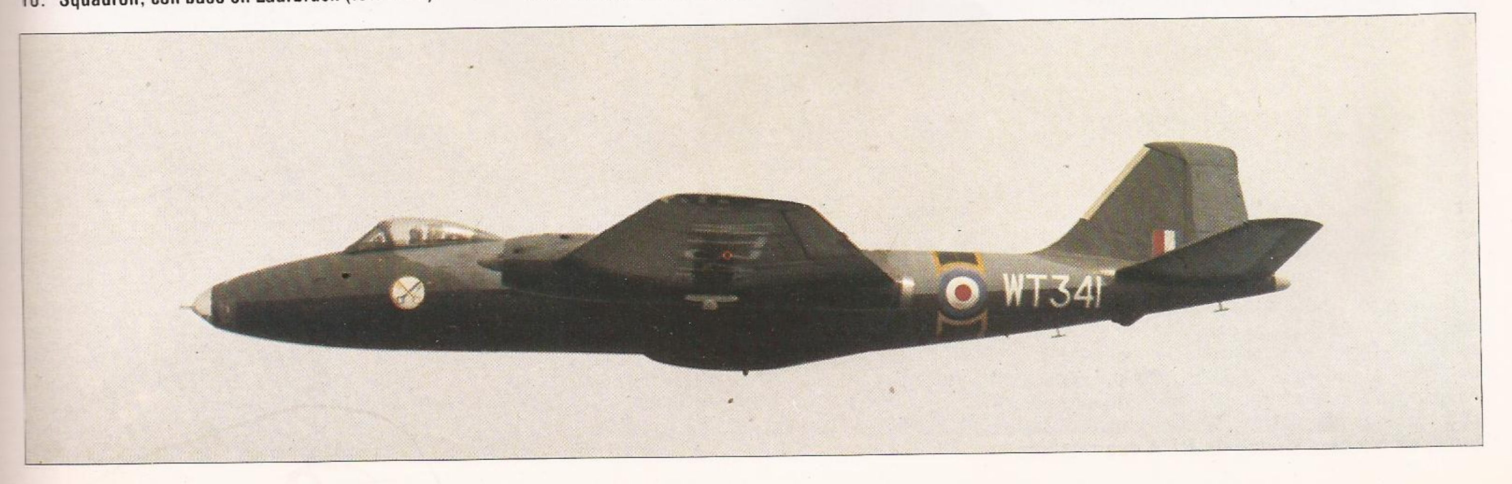
El 1 de octubre, 18 500 hombres de la Guardia Aérea Nacional de EE UU se prepararon para su traslado. Entre entonces y el 31 de octubre, 216 aviones habían sido desplegados en Europa. A finales de noviembre, un ala de aparatos F-104A había sido también trasladada al Viejo Continente. El ejercicio «Stairstep» se había completado con éxito.

En 1960, EE UU había comenzado a recibir peticiones francesas sobre la retirada de Francia de todos sus aviones con capacidad de ataque nuclear, lo que dio como resultado una importante reorganización de la US Air Force Europe (USAFE). En 1961, existían en la RFA dos alas de F-100D, una de Republic F-105D y tres escuadrones de interceptadores Convair F-102A, con otro escuadrón en Soesterberg, en los Países Bajos. Francia alojaba a la 66.ª Ala de Reconocimiento Táctico (con RF-101), mientras que más al sur, en España, se encontraban los F-104C de la 479.ª Ala de Caza Táctica. En Gran Bretaña estaban estacionadas dos alas de cazas tácticos F-100D y una de F-101, un ala de reconocimiento táctico con RB-66 y la 47.ª Ala de Bombardeo con Douglas B-66.

Los refuerzos estadounidenses se trasladaron con el apoyo de unidades de Boeing C-97 y Dougla C-124 a las bases de Chambley, Chaumont, Etain, Phalsbourg y Dreux. Los aviones de combate hicieron escalas en Terranova, Groenlandia e Islandia hasta bases estadounidenses en Gran Bretaña, en tanto que los transportes volaron a Francia vía Prestwick y Shannon. Esos aviones fueron los North American F-86H Sabre de la 102.ª ACT (Guardia Aérea Nacional de Nueva York y Massachusetts), los F-84F Thunderstreak de la 108.ª ACT (GAN de Nueva Jersey y Virginia), la 121.ª ACT (GAN de Ohio) y la 122.ª ACT (GAN de Ohio e Indiana). Se desplegaron también los RF-84F de la 117.ª ART y los Martin RB-57A. Más tarde, en diciembre, el 355.° Squadron de Caza Táctica envió sus F-100D desde Myrtle Beach a Chaumont. Se cree que también se mandaron a Alemania otros cuatro escuadrones de F-102A. A finales de año llegaron también los Grumman OV-1A Mohawk de la 503.ª División del Ejército embarcados en el USS *Card*.

La RAF fue puesta en estado de alerta y el 6 de diciembre los English Electric Lightning del 111.° Squadron fueron destacados a Gütersloh. El 56.° Squadron, con Lightning, y la 228.ª UCO, con los Javelin del 151.° Squadron, se desplegaron temporalmente en Brüggen en octubre. Mientras los analistas se entretenían especulando sobre dónde iba a producirse la nueva confrontación de la guerra fría, los refuerzos estadounidenses comenzaban a regresar a sus bases habituales tan quedamente como habían llegado.

Las fuerzas tácticas desplegadas en la República Federal de Alemania comprendían cuatro escuadrones de la RAF equipados con aviones de interdicción English Electric Canberra. La cubierta de la cabina, parecida a la de un caza, y el emblema de las llaves cruzadas identifican a este avión como un B(I).Mk 8 del 16.° Squadron, con base en Laarbruch (foto MoD).



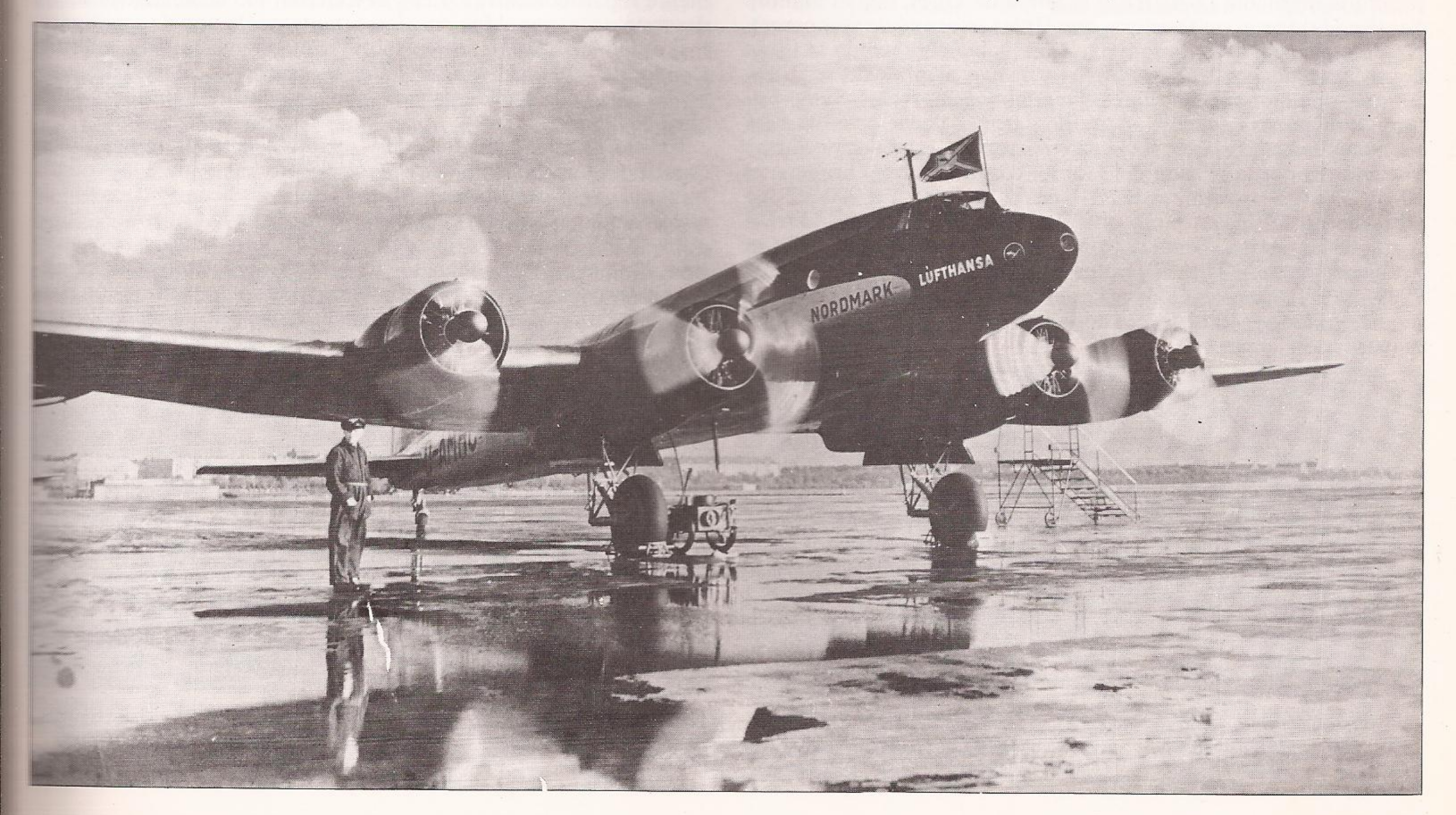
Focke-Wulf Condor

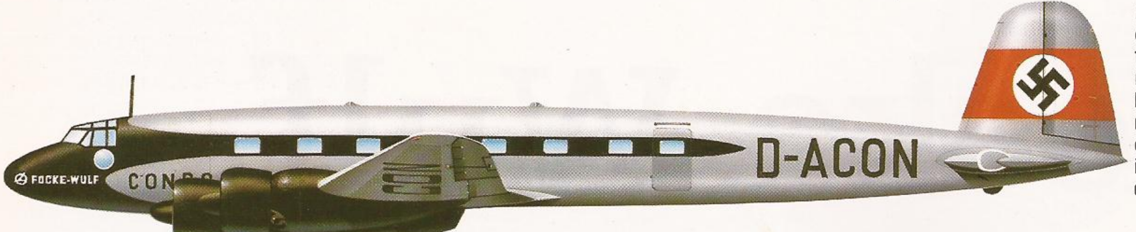
«El azote del Atlántico» fue la frase acuñada por Winston Churchill para referirse al Fw 200C Condor que, casi sin oposición, diezmó los convoyes aliados. De hecho, este avión era resultado de la apresurada adaptación de un aparato comercial, lo que en la práctica iba a plantear serios problemas a sus propios usuarios.

En contraste con el tópico de que los alemanes son gente escrupulosamente metódica, debe recordarse que los nazis plantearon la que iba a ser la II Guerra Mundial como una *Blitzkrieg* (guerra relámpago), sin considerar que ésta podía durar más de lo previsto. Un deliberado ausente en la Luftwaffe fue el gran bombardero de largo alcance y avión de patrulla marítima. Hasta cierto punto, ello fue debido a la muerte en 1936 del general Wever y al nombramiento de Kesselring para sustituirle en el puesto de jefe del estado mayor de la Luftwaffe, ya que la política básica del recién llegado se centró en los bombarderos bimotores tácticos (que, entre otras cosas, permitían que Goering pudiese contentar a Hitler hablándole de bombarderos construidos por centenares). Así las cosas, la Luftwaffe sólo demostró un leve interés cuando el Focke-Wulf Fw 200 V1 (primer prototipo) alzó el vuelo el 27 de julio de 1937.

De hecho, el Fw 200 era el mejor avión comercial de largo alcance de Europa, cuando no del mundo. Era resultado de una serie de discusiones entre el ingeniero Kurt Tank, director técnico de la Focke-Wulf Flugzeugbau de Bremen, y la plana mayor de DLH (Deutsche Lufthansa, la aerolínea estatal) en la primavera de 1936. Durante algún tiempo, Tank había querido diseñar un moderno aparato comercial de largo alcance que superase al Douglas DC-3 y remplazase al Junkers Ju 52/3m como avión normalizado de DHL. Pero lo que Tank decidió construir finalmente fue un avión cuatrimotor con un alcance sin precedentes, capaz de sobrevolar el

Aunque Deutsche Lufthansa recibió por lo menos nueve Condor, no llegó a disponer de más de cuatro a un mismo tiempo. El D-AMHC *Nordmark*, en la fotografía, era el quinto prototipo (denominado también Fw 200A-03) y cubrió distintos servicios con DLH, entre ellos Barcelona, hasta ser retirado en 1943. Nótense los aterrizadores principales de una sola rueda (foto Lufthansa).





El Fw 200 V1 (primer prototipo) era originalmente el D-AERE *Saarland*, pero fue repintado como muestra la ilustración para el vuelo de récord a Nueva York (agosto de 1938). Las matrículas de los Condor comerciales eran de la clase C, en las que la letra A indicaba que se trataba de un polimotor de más de 5 000 kg.

Atlántico Norte sin escalas. Ello estaba más allá de las posibilidades de cualquier avión comercial de la época (llevando carga útil a bordo, se entiende), pero lo único que pretendía Tank era un sonado golpe propagandístico.

El requerimiento básico pedía cuatro tripulantes y 26 pasajeros. Sobre distancias «europeas» ello podía conseguirse con un avión del tamaño del DC-3, pero el Fw 200 fue concebido mucho mayor y propulsado por cuatro motores, inicialmente Pratt & Whitney Hornet de 875 hp unitarios que accionaban hélices bipalas VDM-Hamilton. Aerodinámicamente, el nuevo avión era magnífico, sin excrecencias y con un ala cantilever con un alargamiento de 9,5 a fin de proporcionar el mejor rendimiento a larga distancia. Este ala se estructuraba en una sección central horizontal que comprendía los motores y en secciones externas, trapezoidales y con diadro positivo. La totalidad del revestimiento era de tipo resistente, con remaches enrasados, a excepción del revestimiento textil de parte del ala (a popa del larguero trasero) y de las superficies de control. Éstas eran de accionamiento manual, pero con compensadores eléctricos. Los flaps, de tipo dividido, tenían accionamiento hidráulico y su revestimiento era a base de láminas de Elektron (aleación de magnesio). Tank decidió que las tres unidades del tren de aterrizaje se escamoteasen hacia adelante, de manera que pudiesen ser extraídas y descendidas por el simple efecto de la resistencia aerodinámica. Las ruedas principales quedaban por delante de las patas, gracias a unas articulaciones basculantes con amortiguadores diagonales.

El propio Tank protagonizó el muy satisfactorio primer vuelo de su creación. El Fw 200 V1 presentaba nueve ventanillas de Plexiglas a cada costado de la cabina principal, y voló sin equipamiento interno y sin rastro de pintura, simplemente imprimado. Más tarde recibió la matrícula D-AERE y la librea de DLH, con el nombre *Saarland* (el Sarre, un territorio que Hitler se ocupó de recuperar). Desde el principio del programa, Tank había conseguido la firma de un acuerdo por tres prototipos y nueve aviones de serie Fw 200A-0, que fueron construidos con mínimos intervalos. Se necesitaron muy pocos cambios, aparte de dar más flecha positiva a las secciones externas alares, revisar los empenajes caudales y cambiar los motores por la versión del Hornet construida bajo licencia, el BMW 132 (en su variante 132G-1 de 720 hp). El Fw 200 V2 fue entregado a DLH, en tanto que el Fw 200 V3 tuvo una carrera bastante más larga, convertido en el D-2600 *Immelmann III*, el avión personal de Hitler. De los nueve ejemplares de serie Fw 200A, dos fueron vendidos a la aerolínea danesa DDL y dos al Sindicato Condor Ltda de Rio de Janeiro, una compañía de capital mayoritario alemán.

Vuelos de récord

A principios de 1938, el Fw 200 V1 fue equipado con depósitos adicionales de carburante y repintado como el D-ACON *Brandenburg*. Tank había conseguido para el avión el número 200 del RLM por una simple cuestión de propaganda, y el Fw 200 V1 se convirtió ahora en el Fw 200S (por especial). El 10 de agosto de 1938 despegó de Berlín-Tempelhof pilotado por los comandantes Henke y von Moreau. Llevó a cabo un importante vuelo sin escalas con viento en contra hasta el aeropuerto Floyd Bennett de Nueva York, cubriendo la distancia estimada de 6 560 km en 24 horas 55 minutos. El vuelo de regreso se realizó en 19 horas 47 minutos, y la velocidad promedio de 330 km/h era justamente el doble de la que podían alcanzar los aparatos utilizados por entonces por Imperial Airways. El 28 de noviembre de 1938, el mismo avión y los mismos pilotos despegaron hacia Tokio vía Basora, Karachi y Hanoi, en un tiempo total de sólo 46 horas 18 minutos. En el vuelo de regreso, y por una razón todavía desconocida, el D-ACON se quedó corto de combustible en su primer salto y hubo de amarar en las proximidades de Manila.

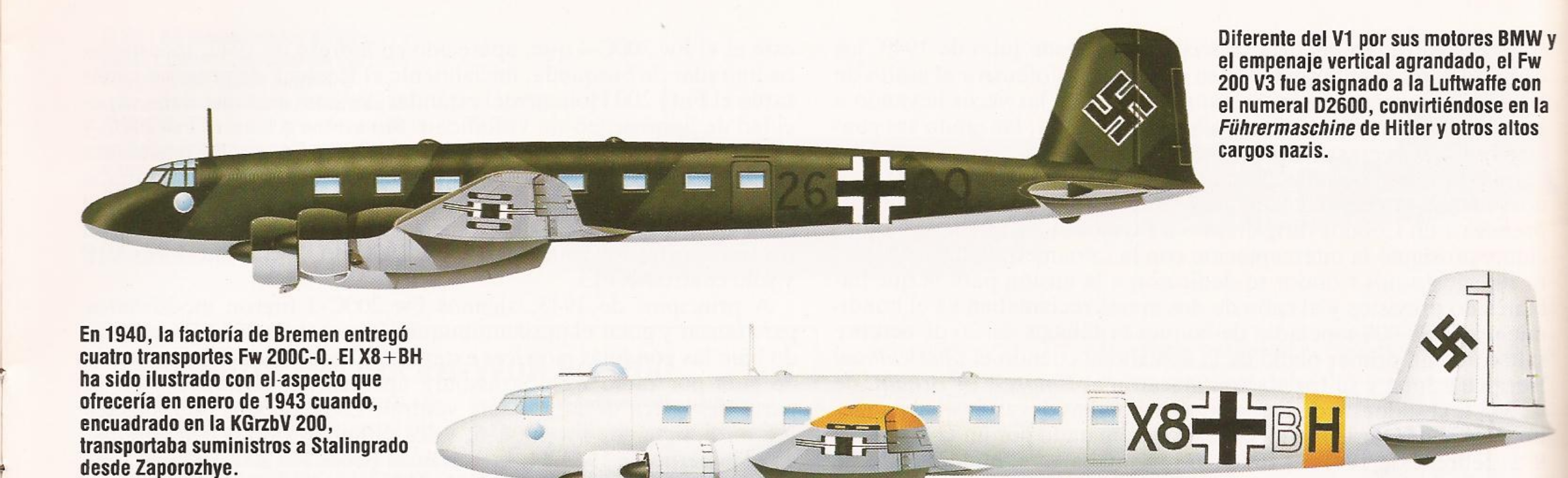
Mientras tanto, el Fw 200 levantaba elogios entre los japoneses Por entonces, la factoría de Bremen producía la que debía ser la versión de serie, la Fw 200B, con motores BMW 132Dc o 132H de 850 y 830 hp respectivamente, y con un notable incremento de peso. Sin embargo, las perspectivas de pedidos eran muy escasas, pues el Condor era demasiado grande y caro para la red de DLH, predominantemente de corto alcance. Tampoco las exportaciones fueron muchas, pese a que la empresa japonesa Dai Nippon KK encargase cinco ejemplares. A ellos siguió un pedido por dos aviones firmado por Aero O/Y de Finlandia. En la práctica, la II Guerra Mundial impediría la entrega de esos aviones, que fueron finalmente repartidos entre DLH y el KGrzbV 105 de la Luftwaffe. Su desgaste operacional fue muy importante y sólo uno de esos aparatos, el Fw 200B-2 *Pommern*, sobrevivió a la guerra. El penúltimo Condor de DLH, el Fw 200B-2 *Hessen*, se estrelló cuando despegaba sobrecargado de líderes nazis que escapaban de Berlín el 21 de abril de 1945.

Existió un contrato adicional y secreto con Japón, en el que se especificaba una versión de reconocimiento lejano para la Armada Imperial. Tank deseaba construirlo debido a su convencimiento de que una máquina de ese tipo podría interesar a la Luftwaffe. Eligió el Fw 200 V10, el prototipo de la serie B, para realizar la conversión. Este avión fue equipado con un 60% de combustible adicional en depósitos alojados en la cabina principal, con provisión para 2 000 kg de cámaras, bengalas, señalizadores, botes neumáticos y demás equipo operacional, y también con tres ametralladoras MG

Ésta es probablemente la primera fotografía de un Condor en vuelo. Muestra al Fw 200 V1 elevándose del aeródromo de Bremen en el curso de su primer vuelo, el 27 de julio de 1937; por entonces no había sido aún pintado. Nótense los capós de los motores, todavía de cuerda corta.



Único Focke-Wulf Condor con colores civiles británicos, este avión fue previamente el OY-DAM de Danish Air Lines. Posteriormente sirvió durante un tiempo, en 1941, con la RAF antes de ser retirado. Nótese el mayor tamaño de la deriva en comparación con la del prototipo (foto Bruce Robertson).



Diferente del V1 por sus motores BMW y el empenaje vertical agrandado, el Fw 200 V3 fue asignado a la Luftwaffe con el numeral D2600, convirtiéndose en la *Führermaschine* de Hitler y otros altos cargos nazis.

En 1940, la factoría de Bremen entregó cuatro transportes Fw 200C-0. El X8+BH ha sido ilustrado con el aspecto que ofrecería en enero de 1943 cuando, encuadrado en la KGrzbV 200, transportaba suministros a Stalingrado desde Zaporozhye.

15 de 7,92 mm, una en una pequeña torreta dorsal, sobre el borde de fuga alar, y las restantes tirando en caza y retirada desde una góndola ventral, desplazada a estribor. No tenía bodega de armas.

Como en el caso del Ju 52/3m, del Dornier Do 17 y de otros modelos, el RLM se enfrentaba al problema de convertir un avión comercial en un aparato de combate; ello no deja de ser irónico, puesto que por entonces todos los observadores británicos coincidían en afirmar que la Luftwaffe construía bombarderos bajo la falsa identidad de aviones civiles. El Fw 200 era fundamentalmente inadecuado para ese cometido dado que había sido diseñado para operar con pesos menores y con factores de carga civiles. Esa misma célula debería operar desde poco aptos aeródromos de primera línea, con pesadas cargas de carburante y armamento, y en combate se vería expuesta a fuertes virajes e incluso apurados picados y casi siempre a baja cota, donde el aire es más denso. En Bremen se afirmó la posibilidad de reforzar la estructura, pero en la práctica ello sólo consistió en remiendos locales que añadían sólo 30 kg al peso de la célula. Lo ideal hubiese sido embarcarse en un proceso de reforma a fondo, pero la propuesta Fw 200C fue aceptada inmediatamente, en agosto de 1939. Al poco tiempo de haber comenzado la guerra se encargó un lote de diez aviones Fw 200C-0 de preserie que, en la medida de lo posible, debían obtenerse mediante la modificación de transportes de la serie B todavía en la línea de montaje. Los cuatro primeros ejemplares debían entregarse como transportes Fw 200C-0. Sus únicas modificaciones eran aterrizadores principales de dos ruedas, capós de cuerda larga y equipados con flaps de refrigeración, y varios cambios en el equipo interno. Esos cuatro aviones fueron entregados a tiempo de participar en la invasión de Noruega, en abril de 1940.

Los seis Fw 200C-0 restantes recibieron una serie de refuerzos locales de la estructura y un armamento consistente en tres MG 15, una en una pequeña (y casi semiesférica) torreta a popa de la cubierta de vuelo, otra en un puesto trasero dorsal dotado con una cubierta plegable y la tercera tirando a través de una trampilla ventral trasera. Podía llevar una carga ofensiva de cuatro bombas de 250 kg, dos bajo las góndolas motrices externas (que habían sido alargadas) y las otras dos en soportes situados inmediatamente por fuera de las raíces de las secciones externas alares. La producción continuó inmediatamente con el Fw 200C-1, que fue concebido como la versión definitiva aunque presentaba todavía debilidad estructural, un sistema de combustible muy vulnerable (especialmente por abajo), ningún blindaje a excepción del asiento del comandante, y varias características inconvenientes. La principal incorporación del Fw 200C-1 era la góndola ventral, desplazada como en el Fw 200 V10 japonés pero más larga a fin de conseguir espacio para la bodega de armas.

La tripulación ascendía normalmente a cinco hombres: piloto, copiloto y tres artilleros, dos de los cuales eran en realidad el mecánico de vuelo y el operador de radio y navegante. En el interior de la célula sobraba espacio y en todos los puestos de los tripulantes había calefacción e iluminación eléctrica, pero desde el principio las tripulaciones de la nueva unidad marítima de Petersen, la Kampfgeschwader (KG) 40, no estaban muy conformes con la debilidad estructural de este aparato ni con la poca consistencia de su armamento. No hay evidencias de que ningún Condor fuese entregado antes a cualquier otra unidad de combate, como a veces se ha afirmado, sino solamente al *Gruppe* de transporte antes mencionado. La KG 40 sería virtualmente la única unidad operacional del Fw 200, pero siempre con una baja disponibilidad de aviones. Focke-Wulf tenía trabajo de sobras y organizó un plan de dispersión de la producción en cinco factorías, con el montaje final en Bremen y Cottbus, y también en la Blohm und Voss de Finkenwerder. Ello es una muestra más de la escasa prioridad que recibió este programa, que concluiría en febrero de 1944 tras haberse construido sólo 252 aviones Fw 200C Condor.

El azote de las flotas

Las primeras misiones del I/KG 40 tuvieron lugar desde bases danesas a partir del 8 de abril de 1940 contra la navegación británica. A finales de junio, la *Geschwader* fue transferida a Burdeos-Mérignac, que iba a ser su base principal hasta que hubo de eva-



El primer modelo de reconocimiento para la Luftwaffe fue el Fw 200C-1. Esta fotografía muestra la góndola ventral y el carenado dorsal delantero para una ametralladora MG 15, con un armamento similar en el carenado dorsal trasero. Bajo las góndolas externas alares podían suspenderse algunos tipos de bombas.



Este Condor, el F8+GH, fue fotografiado mientras servía con el I/KG 40 en Grecia, en 1942. No lleva la faja blanca de identificación del teatro mediterráneo, por lo que es posible que se hallase en ese lugar de forma temporal. Es probablemente un Fw 200C-3 y lleva un cañón MG 151/20 en la sección delantera de la góndola ventral.

cuarla en el otoño de 1944. Inicialmente, desde julio de 1940, los Condor simplemente sumaron su escasa carga ofensiva al asalto de la Luftwaffe contra Gran Bretaña, las más de las veces llevando a cabo salidas al oeste de Cornualles y de Irlanda, lanzando sus cuatro bombas y regresando a Noruega, y volviendo sobre el escenario al cabo de uno o dos días. Por lo menos dos aviones fueron derribados; un piloto del 87.° Squadron británico, que casualmente sorprendió a un Condor dirigiéndose a Plymouth, se quedó sin munición y prosiguió la interceptación con la fotoametralladora. A partir de agosto, los Condor se dedicaron a la misión para la que habían sido previstos y al cabo de dos meses reclamaban ya el hundimiento de 90 000 toneladas de buques británicos. El 26 de octubre saltaron a un primer plano de la actualidad cuando el *oberleutnant* Bernhard Jope y su tripulación atacaron al *Empress of Britain*, de 42 348 t, al sudoeste de Donegal. Sus bombas devastaron al paquebote, que más tarde fue torpedeado y rematado por un *U-boote*. El 9 de febrero de 1941, el I/KG 40 reclamaba ya el hundimiento de 363 000 toneladas. Por entonces disponía ya de otros dos *Staffeln*, que totalizaban 36 aviones sobre el papel.

En el invierno de 1940-41, Cottbus entregó unos pocos Fw 100C-2 interinos, cuya principal mejora era la modificación de las góndolas externas y la instalación de lanzabombas de baja resistencia; las góndolas recibieron conductos para la posible adopción de depósitos externos de 300 litros. El principal avance se produjo con el Fw 200C-3, puesto en vuelo en febrero de 1941. Se trataba de un profundo rediseño encaminado a solventar los problemas estructurales, pese a que incorporaba un ulterior incremento de masa; este intento no tuvo excesivo éxito. Sus motores eran BMW-Bramo Fafnir 323R-2, con inyección de agua y estabilizados a 1 200 hp. La carga ofensiva se incrementó haciendo que las góndolas pudiesen aceptar hasta 500 kg cada una y añadiendo 12 bombas de 50 kg en la góndola ventral. El carenado transparente dorsal fue sustituido por una torreta Fw 19 (con una MG 15) y otras dos ametralladoras aparecieron en unos paneles laterales de la sección trasera del fuselaje; la tripulación pasó a ser de seis hombres. El Fw 200C-3/U1 consiguió por fin una buena protección defensiva gracias a un MG 151/15 montado en una torreta delantera HDL151, y el MG FF fue sustituido por un MG 151/20, pero la voluminosa torreta redujo la velocidad máxima al nivel del mar de los 305 km/h anteriores a poco más de 275 km/h.

En 1941 sólo se construyeron 58 Condor, entre los cuales aparecía el Fw 200C-3/U2 equipado con el complejo pero extremadamente preciso visor de bombardeo Lotfe 7D, que provocaba un prominente abultamiento bajo la sección frontal de la góndola ventral y que obligó a remplazar el cañón allí situado por una ametralladora MG 131 de 13 mm. La mayoría de los Fw 200C-3/U2 volvieron a emplear la pequeña torreta Fw 19. Apareció a continuación el Fw 200C-3/U3, cuyo armamento dorsal comprendía dos MG 131, una en una torreta delantera EDL131 y la otra en el puesto de tiro trasero, accionada a mano. El Fw 200C-3/U4 tenía mayor capacidad de carburante, lo que elevaba su peso máximo a 22 700 kg que a duras penas podía compensar el refuerzo de la célula. Las ametralladoras laterales pasaron a ser MG 131, que mejoraban la potencia de fuego defensivo, pero la torreta delantera siguió siendo la Fw 19.

Si algún subtipo puede considerarse realmente «normalizado», éste es el Fw 200C-4 que, aparecido en febrero de 1942, incorporaba un radar de búsqueda, inicialmente el Rostock de preserie y más tarde el FuG 200 Hohentwiel estándar, sistema éste que daba capacidad de bombardeo sin visibilidad. Sin embargo, en el Fw 200C-4 se volvía a la torreta HDL151 y a las MG 15 en todas las posiciones de tiro excepto en la frontal de la góndola, en la que se montaba una MG 131 o un MG 151/20 dependiendo de si llevaba o no el visor Lotfe 7D. Dos aviones especiales aparecidos en 1942 fueron los transportes Fw 200C-4/U1 y Fw 200C-4/U2, con interiores VIP y sólo cuatro MG 15.

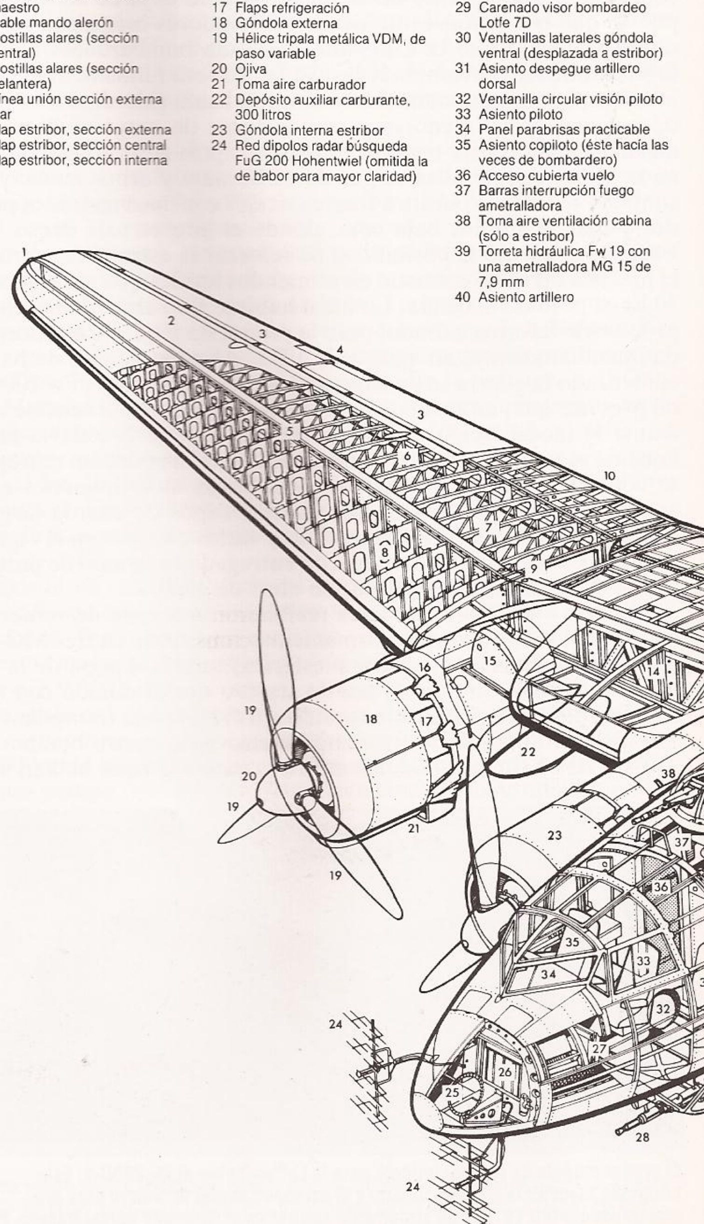
A principios de 1943, algunos Fw 200C-3 fueron modificados para lanzar y guiar el misil antibuque Henschel Hs 293A, suspendido bajo las góndolas motrices externas. El correspondiente sistema de guía por radio Kehl/Strassburg aparecía en el morro y en la parte delantera de la góndola ventral. Esos aviones lanzamisiles fueron designados Fw 200C-6, y los últimos Condor construidos, en el invierno de 1943-44, fueron unos pocos Fw 200C-8 diseñados específicamente para llevar el Hs 293 y con las góndolas motrices más profundas y con la sección delantera de la ventral más larga.

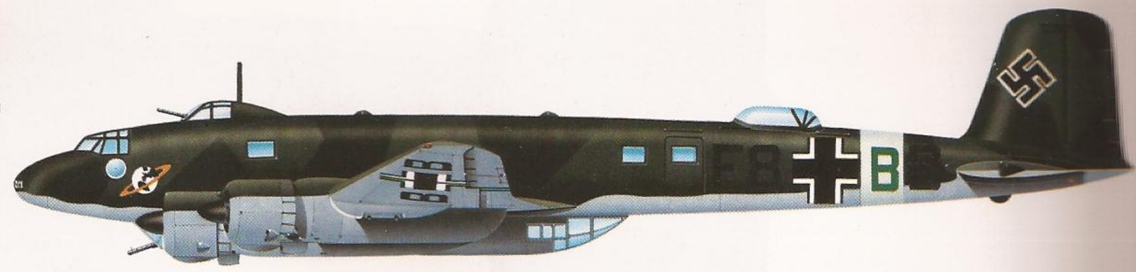


El CE+IB, con la banda amarilla correspondiente al frente del Este, fue uno de los dos transportes Condor (un Fw 200C-4/U1, en la foto, y un U2) construidos en 1942. Incorporaban todas las mejoras del tipo C-4 pero sólo llevaban cuatro MG 15, dos en sendas torretas dorsales y las otras dos en la góndola ventral, acortada.

Corte esquemático del Focke-Wulf Fw 200C-4/U3

1 Luz navegación estribor
2 Revestimiento alar
3 Alerón de estribor
4 Compensador alerón
5 Sección externa larguero maestro
6 Cable mando alerón
7 Costillas alares (sección central)
8 Costillas alares (sección delantera)
9 Línea unión sección externa alar
10 Flap estribor, sección externa
11 Flap estribor, sección central
12 Flap estribor, sección interna
13 Depósito alar carburante
14 Estructura larguero maestro
15 Depósito aceite góndola externa
16 Escapes
17 Flaps refrigeración
18 Góndola externa
19 Hélice tripala metálica VDM, de paso variable
20 Ojiva
21 Toma aire carburador
22 Depósito auxiliar carburante, 300 litros
23 Góndola interna estribor
24 Red dipolos radar búsqueda FuG 200 Hohentwiel (omitida la de babor para mayor claridad)
25 Antena D/F de proa
26 Mamparo de proa
27 Pedales timón dirección
28 Ametralladora manual MG 131 de 13 mm
29 Carenado visor bombardeo Lotfe 7D
30 Ventanillas laterales góndola ventral (desplazada a estribor)
31 Asiento despegue artillero dorsal
32 Ventanilla circular visión piloto
33 Asiento piloto
34 Panel parabrisas practicable
35 Asiento copiloto (éste hacía las veces de bombardero)
36 Acceso cubierta vuelo
37 Barras interrupción fuego ametralladora
38 Toma aire ventilación cabina (sólo a estribor)
39 Torreta hidráulica Fw 19 con una ametralladora MG 15 de 7,9 mm
40 Asiento artillero



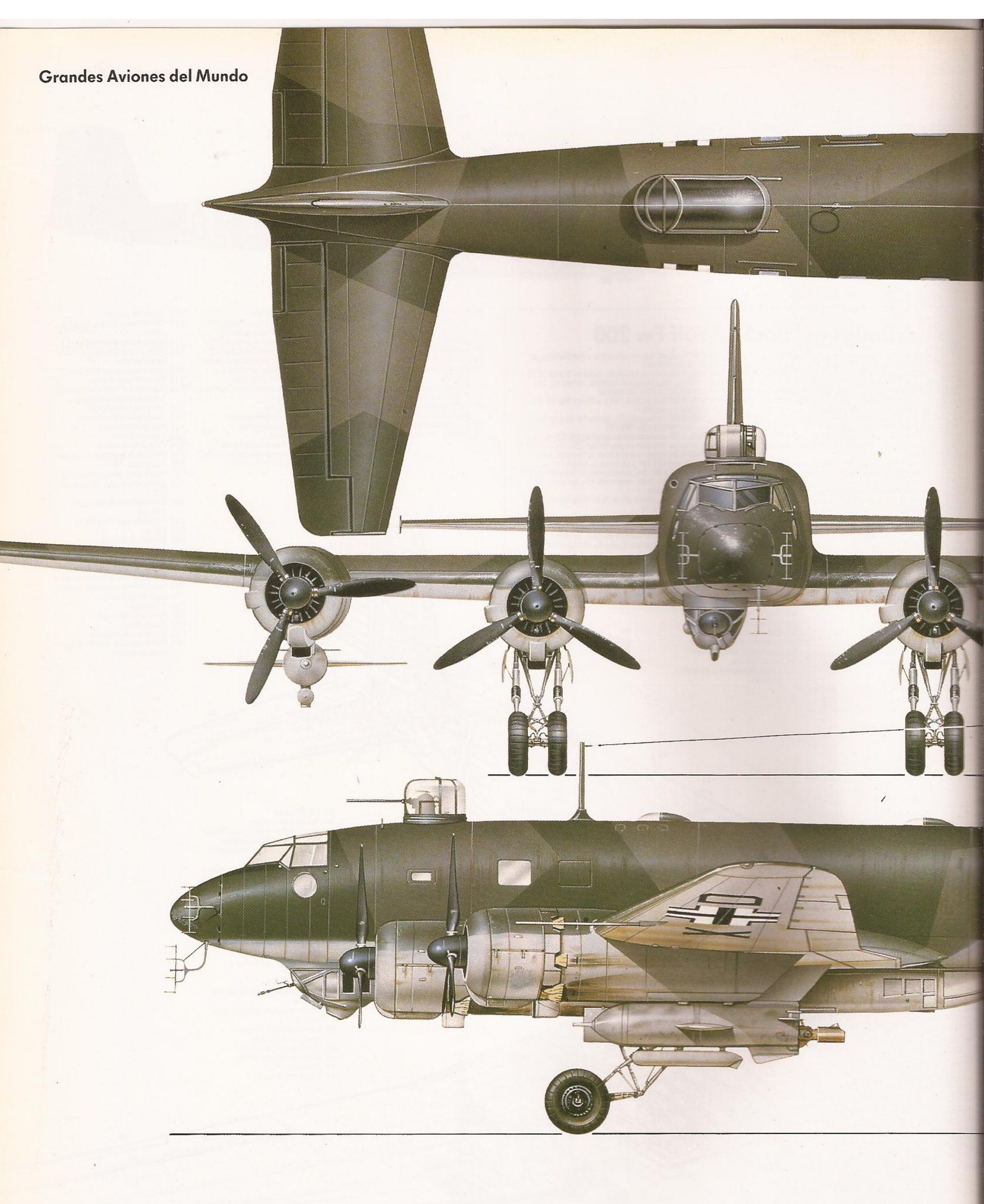


El F8+BB fue uno de los primeros Fw 200C-1 Condor con góndola ventral y equipo completo de patrulla e interdicción marítimas. Asignado al Stab I/KG 40, recibió el emblema de la unidad a tiempo de participar en el transporte de tropas y pertrechos al aeropuerto Gardermoen de Oslo a comienzos de la invasión alemana de Noruega, el 9 de abril de 1940.

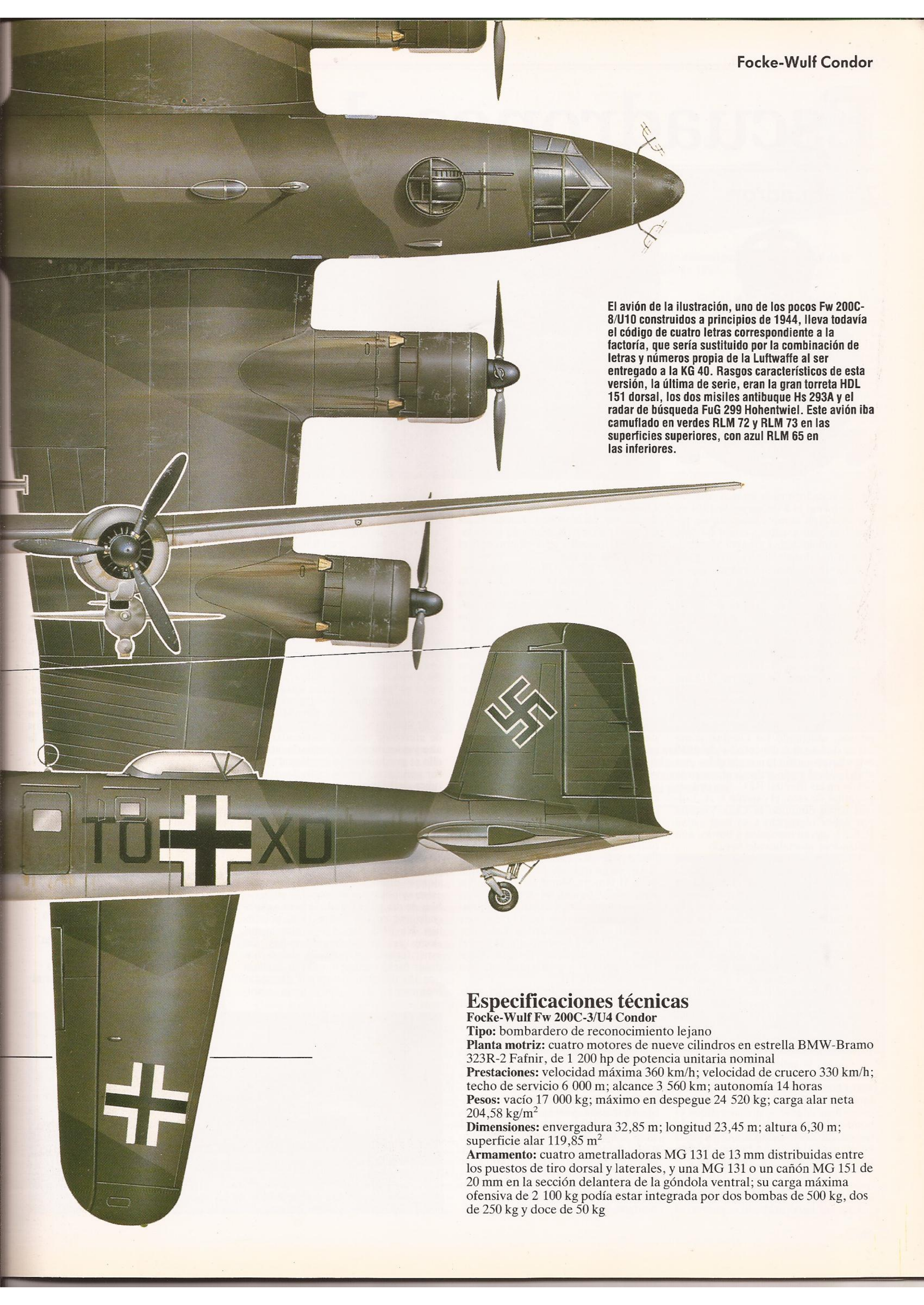
Variantes del Focke-Wulf Fw 200

Fw 200 V1: prototipo, con motores Hornet S1E-G; más tarde convertido en el **Fw 200S-1**
Fw 200 V2 y V3: prototipos con BMW 132G-1; el V3 fue completado como la *Führermaschine* de Hitler
Fw 200A-0: prototipos de preserie, del cuarto al noveno, la mayoría para DLH, y el OY-DAM y el -DEM para DDL, y los PP-CBI/CBJ para SCL de Brasil
Fw 200B: transportes de producción con motores BMW 132Dc de 850 hp **(Fw 200B-1)** y 132H de 830 hp **(Fw 200B-2)**; los aviones destinados a Japón y Finlandia fueron completados para DLH y la Luftwaffe como Fw 200B-2
Fw 200 V10: un avión destinado a la Armada joponesa como máquina de reconocimiento armado; retenido en Alemania
Fw 200C-0: aviones de preserie del tipo C, con la célula reforzada parcialmente, aterrizadores principales de dos ruedas, capós de cuerda larga y hélices tripalas de velocidad constante; cuatro transportes desarmados, seis ejemplares con cuatro lanzabombas y otros tres con ametralladoras MG 15
Fw 200C-1: versión con una góndola ventral equipada con un cañón MG FF de 20 mm
Fw 200C-2: ala de menor resistencia y lanzabombas en las góndolas motrices
Fw 200C-3: estructura reforzada, motores Bramo 323R-1 de 1 200 hp, mayor carga de bombas, torreta Fw 19 y dos ametralladoras MG 15 laterales
Fw 200C-3/U1: torreta HDL 151 y cañones MG 151/20 remplazando a los MG FF
Fw 200C-3/U2: visor Lotfe 7D, torreta Fw 19 y los MG 151/20 remplazados por MG 131
Fw 200C-3/U3: ametralladoras dorsales MG 131 de 13 mm y un arma delantera en una torreta EDL 131
Fw 200C-3/U4: mayor capacidad de carburante, dos armas laterales MG 131 y de nuevo la torreta Fw 19
Fw 200C-4/U1 y U2: dos conversiones en transportes VIP con la góndola acortada, cuatro MG 15 y sin provisión para bombas ni radar
Fw 200C-4/U3: equipado con el radar Hohentwiel y, de nuevo, la torreta Fw 19
Fw 200C-6: conversiones de C-3/U1 y C-4 para llevar los misiles Hs 293A
Fw 200C-8 y C-8/U10: últimos modelos de serie, diseñados para utilizar los misiles Hs 293A y el radar Hohentwiel

41 Cajas munición
42 Mamparo
43 Ventanilla compartimiento operador radio
44 Acceso góndola ventral
45 Asiento operador radio
46 Equipo radio
47 Cajas munición
48 Sección central góndola ventral (con un depósito blindado de 900 litros o con 12 bombas de 50 kg)
49 Varillas mando
50 Ventanillas laterales
51 Estructura piso
52 Depósito aceite fuselaje
53 Depósito fluido deshielo
54 Mástil antena
55 Cinco depósitos principales fuselaje
56 Estructura sección central larguero maestro
57 Asiento despegue artillero ventral
58 Larguero superior fuselaje
59 Cuaderna maestra
60 Aberturas ventilación interior fuselaje
61 Estructura paredes fuselaje
62 Cajas munición
63 Asiento despegue segundo operador radio
64 Cuaderna reforzada fuselaje
65 Antena D/F dorsal
66 Ametralladora MG 15 estribor
67 Asientos despegue artilleros laterales
68 Mamparo
69 Compartimiento artillero dorsal trasero
70 Carenado transparente dorsal
71 Cajas munición
72 Sección articulada cubierta transparente
73 Ametralladora MG 15
74 Cuadernas traseras fuselaje
75 Estabilizador estribor
76 Contrapeso
77 Timón profundidad estribor
78 Articulación timón profundidad
79 Compensador timón profundidad
80 Estructura larguero delantero deriva
81 Estructura deriva
82 Contrapeso timón dirección
83 Estructura timón dirección
84 Compensador eléctrico timón dirección (sección superior)
85 Compensador eléctrico timón dirección (sección inferior)
86 Puntal timón dirección
87 Registro acceso mecanismos rueda cola
88 Cono de cola
89 Luz trasera navegación
90 Compensador timón profundidad
91 Timón profundidad babor
92 Compensador eléctrico timón profundidad (sólo babor)
93 Contrapeso
94 Estabilizador babor
95 Articulación timón profundidad
96 Larguero del estabilizador
97 Rueda de cola, escamoteable hacia adelante
98 Mecanismo retracción rueda cola
99 Varillas mando
100 Botellas oxígeno
101 Mamparo trasero
102 Tubo lanzamiento boyas D/F Schwan, boyas luminosas Lux y bengalas
103 Ametralladora MG 15 lateral de babor
104 Cajas munición (babor y estribor)
105 Puerta entrada
106 Ametralladora MG 15 ventral trasera
107 Ventanillas laterales góndola ventral
108 Puntos fijación larguero maestro al fuselaje
109 Bodega ventral armas
110 Góndola interna babor
111 Escapes
112 Flaps refrigeración
113 Bancada motor
114 Motor radial Bramo 323R-2 Fafnir
115 Mecanismo paso hélice
116 Hélice tripala metálica VDM, paso variable
117 Toma aire carburador
118 Ruedas (dos) babor
119 Aterrizador babor, retracción hidráulica hacia adelante
120 Martinete retracción
121 Alojamiento aterrizador
122 Puerta aterrizador
123 Estructura alar
124 Larguero maestro
125 Depósitos alares carburante
126 Estructura flap
127 Flap babor (sección central)
128 Línea unión sección externa alar
129 Depósito aceite góndola externa
130 Góndola externa babor
131 Ojiva
132 Bomba de 250 kg semicarenada en la góndola motriz
133 Posición bomba 500 kg en lanzabombas góndola externa
134 Lanzabombas subalar babor
135 Bomba de 250 kg
136 Tubo pitot
137 Revestimiento alar
138 Alerón babor
139 Compensador alerón
140 Compensador eléctrico alerón (sólo en babor)



Focke-Wulf Fw 200 Condor



El avión de la ilustración, uno de los pocos Fw 200C-8/U10 construidos a principios de 1944, lleva todavía el código de cuatro letras correspondiente a la factoría, que sería sustituido por la combinación de letras y números propia de la Luftwaffe al ser entregado a la KG 40. Rasgos característicos de esta versión, la última de serie, eran la gran torreta HDL 151 dorsal, los dos misiles antibuque Hs 293A y el radar de búsqueda FuG 299 Hohentwiel. Este avión iba camuflado en verdes RLM 72 y RLM 73 en las superficies superiores, con azul RLM 65 en las inferiores.

Especificaciones técnicas

Focke-Wulf Fw 200C-3/U4 Condor

Tipo: bombardero de reconocimiento lejano

Planta motriz: cuatro motores de nueve cilindros en estrella BMW-Bramo 323R-2 Fafnir, de 1 200 hp de potencia unitaria nominal

Prestaciones: velocidad máxima 360 km/h; velocidad de crucero 330 km/h; techo de servicio 6 000 m; alcance 3 560 km; autonomía 14 horas

Pesos: vacío 17 000 kg; máximo en despegue 24 520 kg; carga alar neta 204,58 kg/m^2

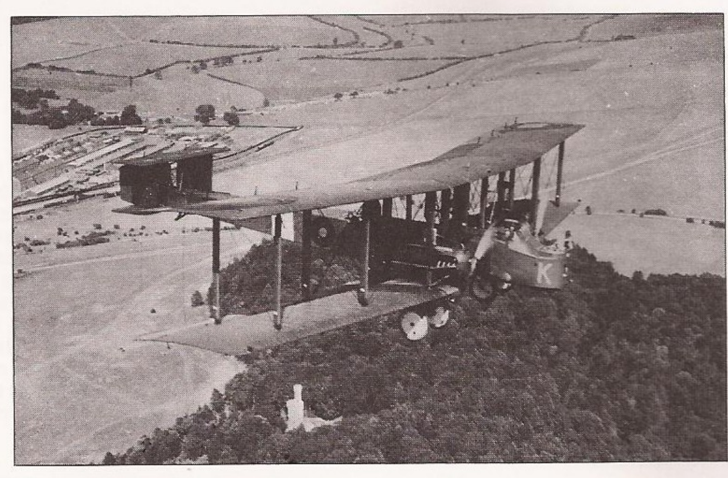
Dimensiones: envergadura 32,85 m; longitud 23,45 m; altura 6,30 m; superficie alar 119,85 m^2

Armamento: cuatro ametralladoras MG 131 de 13 mm distribuidas entre los puestos de tiro dorsal y laterales, y una MG 131 o un cañón MG 151 de 20 mm en la sección delantera de la góndola ventral; su carga máxima ofensiva de 2 100 kg podía estar integrada por dos bombas de 500 kg, dos de 250 kg y doce de 50 kg

Escuadrones de la RAF

7.º Squadron





El 7.º Squadron fue parte integral de la reducida fuerza de bombardeo de la RAF durante los años veinte. Voló con los Vickers Virginia desde Worthy Down desde 1927 hasta 1935. El avión de la fotografía es un Mk X, el modelo más numeroso, y lleva los códigos y los tapacubos de las ruedas del color amarillo propio de la Patrulla B.

El 7.º Squadron tuvo un mal comienzo. Se formó el 1 de mayo de 1914 en Farnborough como escuadrón de reconocimiento y existió como tal sólo hasta el inicio de la I Guerra Mundial, en que fue disuelto entre diversos escuadrones destinados a Francia con el fin de proporcionarles así una mayor dotación, aérea y de tripulaciones. El 24 de setiembre de 1914 se formó de nuevo el 7.º Squadron en Farnborough, sirviendo como unidad de entrenamiento hasta el día de Año Nuevo, en que comenzó su conversión al R.E.5 para su posterior despliegue en el continente. En abril de 1915 fue enviado a Francia con este tipo de avión, junto con aparatos Vickers «Gunbus»; con estos modelos realizó principalmente salidas de reconocimiento, utilizando los Gunbus como cazas de escolta. En otoño de 1915 estos aparatos fueron sustituidos por el B.E.2c, el avión polivalente normalizado en las filas del RFC. Sin embargo, antes de esto, el capitán J. A. Liddell había obtenido la Cruz Victoria por haber regresado a su base en su R.E.5 y con su mecánico a bordo, aún hallándose mortalmente herido.

Las primeras misiones que el escuadrón encomendó al B.E.2c fueron de bombardeo y hasta 1916 el escuadrón no volvió a sus funciones fundamentales, como eran el reconocimiento y la observación artillera. Durante los dos años siguientes, éstas fueron las misiones habituales de la unidad, misiones que entrañaban un alto riesgo de derribo; en 1917 las bajas del escuadrón fueron muy numerosas. En junio de ese mismo año, el R.E.8 sustituyó al B.E.2 y esto hizo que el número de pérdidas se redujera considerablemente. Los objetivos del escuadrón continuaron siendo los mismos hasta 1918, cuando en la ofensiva alemana de marzo, la unidad era asignada a todas aquellas misiones que ayudasen a contener el avance del enemigo. Durante los meses finales de la guerra, el escuadrón añadió a sus cometidos el bombardeo nocturno, y fue destinado al extremo norte del frente Occidental en apoyo del Ejército belga. Asimismo, el escuadrón fue uno de los primeros en utilizar los enlaces de radio usándolos por primera vez operacionalmente en octubre de 1918.

Una vez hubo acabado la guerra, el escuadrón se integró en el Ejército de Ocupación y pasó casi un año sirviendo en ese melancólico destino antes de volver a Gran Bretaña sin sus aviones y ser disuelto en Farnborough el último día del año de 1919.

Cuando el 1 de junio de 1923 se reformó el 7.º Squadron en Bircham Newton, se le encomendó un nuevo papel. Se trataba del bombardeo pesado, un cometido que el escuadrón desempeñó durante casi 40 años. Inicialmente, el escuadrón estuvo equipado con el Vickers Vimy, un bombardero bimotor que había entrado en servicio a finales de la I Guerra Mundial. Así pues, comenzó a actuar como un escuadrón de bombardeo. Sin embargo, Vickers tenía ya un nuevo modelo de reemplazo saliendo de las líneas de montaje de Weybridge, y en 1927 el escuadrón se trasladó a Worthy Down (Hampshire) para ser reequipado con los Vickers Virginia.

El oficial al mando era en 1927 el comandante de ala C.F.A. Portal, quien a comienzos de la II Guerra Mundial ascendió a comandante en jefe del Mando de Bombardeo y quien en 1940 se convirtió en el brillante jefe del Estado Mayor de la RAF, cargo que ostentó hasta el final de la II Guerra Mundial. En aquellos años, el 7.º Squadron se convirtió en el más importante escuadrón de bombardeo, ganando en varias ocasiones el Trofeo de Bombardeo Laurence Minot. En 1935 fue reequipado con el poco convencional Handley Page Heyford Mk II y posteriormente con el Heyford Mk III.

Con el esquema de expansión de la RAF a finales de los años treinta, el 7.º vio por dos veces como tenía que desprenderse de sus patrullas para formar nuevos escuadrones, originándose el 102.º en octubre de 1935 y el 76.º en abril de 1937. Fue en marzo de 1938 que el escuadrón se incorporó a la nueva era de los bombarderos monoplanos con tren de aterrizaje retráctil, anunciada por la llegada de los Armstrong Whitworth Whitley Mk II a su base de Finningley formando parte del 4.º Group. Estos aviones fueron retirados en la primavera de 1939 y el escuadrón pasó a volar en los Handley Page Hampden y Avro Anson; en junio se convirtió en un escuadrón de entranamiento, y el 4 de abril de 1940 se unió al 76.º Squadron para formar la 16.ª Unidad de Entrenamiento Operacional en Upper Heyford. El 30 de abril de 1940, se creó un nuevo 7.º Squadron en Finningley con aviones Hampden, pero sólo duró tres semanas antes de ser disuelto de nuevo.

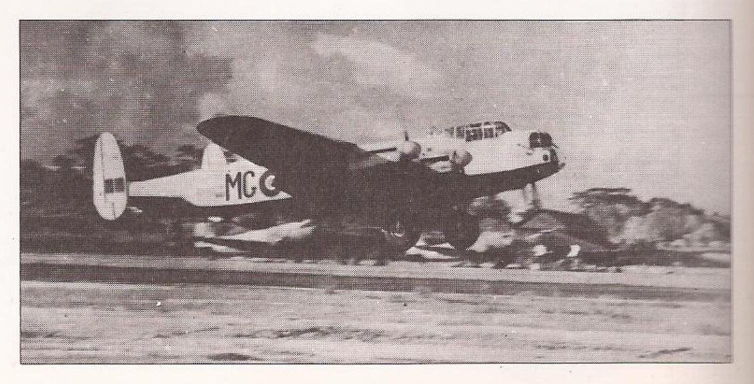
Sin embargo, el 7.º Squadron estaba a punto de entrar en los momentos más importantes de su historia. En agosto de 1940 se reformó en Leeming, donde recibió el primero de la nueva generación de bombarderos cuatrimotores con los que el Mando de Bombardeo iba a embarcarse con éxito en la guerra aérea durante los cinco años siguientes. El modelo que recibió era el Short Stirling Mk I.

El Stirling se distinguía por un tren de aterrizaje retráctil tremendamente alto y complicado, y precisamente por ello se produjeron accidentes al aterrizar con fuerte viento cruzado. En octubre de 1940 el escuadrón se trasladó a su base operacional de Oakington, al norte de Cambridge (donde permaneció durante cuatro años y medio), y desde aquí empezó sus operaciones con una incursión sobre Rotterdam el 10 de febrero de 1941. Dos meses después también practicó algunas incursiones diurnas, pero normalmente estos aviones eran demasiado vulnerables de día y el escuadrón pasó a especializarse en los bombardeos nocturnos. En 1942, otra de sus nuevas misiones era la siembra de minas. En estas fechas, las pérdidas del escuadrón fueron aumentando a medida que las defensas nocturnas alemanas mejoraron. El Stirling tenía como mayor obstáculo su bajo techo operacional, lo cual significaba que tenía que volar a través del fuego antiaéreo en lugar de sobrevolarlo. Ese mismo año, el 7.º fue elegido para formar parte de la nueva Fuerza Pathfinder para después convertirse en un grupo por sí mismo. Su nueva misión era localizar exactamente y marcar con bengalas los objetivos para los bombarderos que le seguían. Aquel año llegaron los Stirling Mk III, pero presentaban muy pocas mejoras respecto a los Mk I. Sin embargo, en 1943 el Stirling fue por fin sustituido por el Avro Lancaster, que proporcionó al escuadrón un gran estímulo.

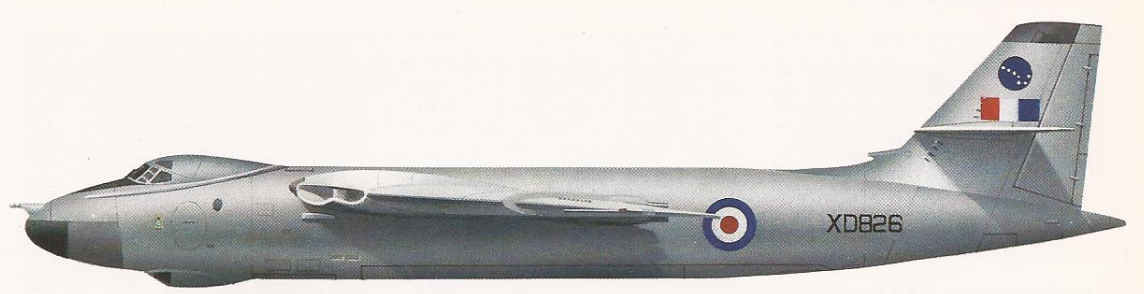
El Lancaster podía transportar bombas de 1 814 kg, que fueron utilizadas en agosto contra la base experimental de Peenemünde. En 1944, sus objetivos estaban cada vez más relacionados con el «segundo frente», así como con la destrucción de las bases de las armas V. El escuadrón continuaba volando como unidad de guía Pathfinder llevando, sin embargo, también bombas además de las bengalas. Hacia finales de 1944 volvió de nuevo a las operaciones diurnas, en ayuda de las fuerzas en Francia y los Países Bajos, y continuó así hasta la victoria final en 1945.

El escuadrón fue rápidamente preparado para tomar parte en la guerra de Extremo Oriente. Una vez reequipado con Lancaster, especialmente preparados para aquellos parajes, el escuadrón comenzó a entrenarse para sus misiones allí, sólo que el fin de las hostilidades se anticipó a su entrada

Aterrizaje en Kallang de uno de los Lancaster del 7.º Squadron durante la operación «Red Lion», a principios de 1947. El escuadrón fue destinado a la Tiger Force y dotado con Lancaster B.Mk 1 (FE) al final de la guerra europea. Este Lancaster lleva las superficies superiores blancas distintivas de los aviones de la Tiger Force (foto Imperial War Museum).



en acción. La unidad se mantuvo en la inmediata posguerra, con menores efectivos, como parte del reducido Mando de Bombardeo, volviendo al 3.er Group. En enero de 1947 voló a Singapur para participar en la operación de dos meses «Red Lion» y en los años posteriores tomó parte en destacamentos continentales periódicos y en ejercicios de navegación. En 1949 los Avro Lincoln sustituyeron a los Lancaster, y con ellos el 7.° volvió a lanzar bombas en operaciones bélicas. Esto es precisamente lo que sucedió cuando le tocó su turno en el destacamento Lincoln en Malasia para la operación «Firedog», la ofensiva aérea contra los guerrilleros comunistas. El escuadrón continuó volando con los Lincoln hasta 1956, siendo disuelto en Upwood el 1 de enero.

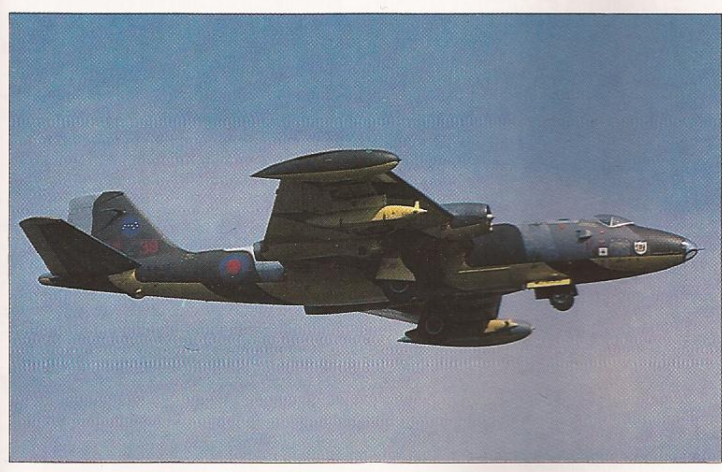


El 7.° Squadron fue dotado a finales de 1956 con los Valiant, convirtiéndose en el sexto escuadrón de bombarderos V de la RAF. El avión ilustrado es el XD826, con el esquema metálico con el que fue entregado en 1957.

Diez meses más tarde, el escuadrón fue reformado y entró en la era de los bombarderos «V» el 1 de noviembre de 1956 en Honigton. Ahora había de prepararse para su nuevo papel como parte de la fuerza de disuasión nuclear y acomodarse a las muy superiores prestaciones del bombardero a reacción Vickers Valiant. El escuadrón estaba de nuevo en la primera linea de la fuerza de bombarderos de la RAF y así continuó, primero en Honigton y después en Wittering, hasta que fue disuelto el 30 de setiembre de 1962.

Desgraciadamente, este fue el final de los 20 años de existencia operativa del 7.° Squadron. El 1 de mayo de 1970 el escuadrón se volvió a formar en St Mawgan como unidad de segunda fila para servir en misiones de remolque de blancos. Para ellas recibió varias versiones del English Electric Canberra, principalmente el TT.Mk 18. Este modelo utilizaba el blanco Rushton, con el que permitía que las dotaciones de las armas antiaéreas del Ejército y de la Armada disfrutasen de un entrenamiento más realista. También voló con los Canberra B.Mk 2 en el papel de remolque silencioso de blancos para entrenamiento de las estaciones de radar. Este trabajo prosaico, pero valioso, fue su cometido hasta finales de 1981, cuando el 7.° fue disuelto nuevamente, concretamente el 12 de diciembre en St Mawgan.

Afortunadamente, el escuadrón no permaneció mucho tiempo en el olvido y se volvió a formar el 2 de setiembre de 1982 en Odiham. De nuevo fue rehabilitado para una misión operativa, pero muy diferente a la de su larga historia de bombardeos, pues se convirtió en el segundo escuadrón equipado con helicópteros Boeing Vertol Chinook. Desde su creación, el escuadrón ha formado parte de los destacamentos enviados tanto a las islas Malvinas como a Chipre, siguiendo la tradición establecida por anteriores escuadrones.



Desde 1970 hasta 1981 el escuadrón proporcionó entrenamiento de tiro a los tres ejércitos utilizando varios Canberra, incluido el TT.Mk 18 que aparece en la fotografía. El WJ639 era único por llevar unos pequeños focos en unas carenas debajo de las góndolas de los motores con los que iluminar sus blancos Roushton.



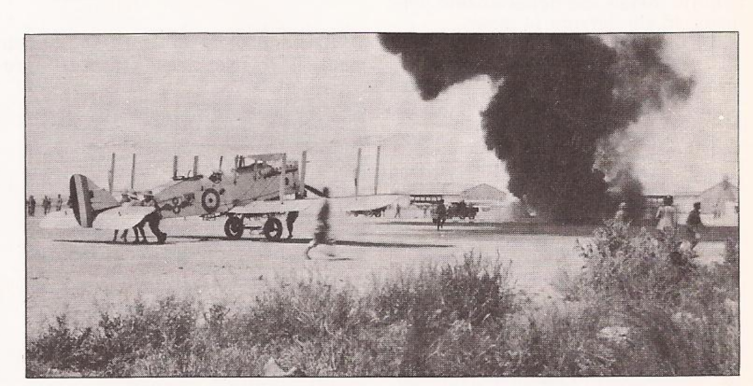
El 7.° Squadron se ha convertido en un escuadrón de helicópteros medios, estacionado en la base de la RAF de Odiham y equipado con el Boeing Vertol Chinook. Durante 1984 el escuadrón efectuó operaciones de apoyo a las tropas británicas de la fuerza multinacional de paz en Beirut.

8.° Squadron



El 1 de enero de 1915 se formó en Brooklands el 8.° Squadron del RFC para servir en Francia. Fue totalmente equipado con aviones RAF B.E.2c y entrenado en Gosport y Farnborough antes de ir al frente Occidental en abril de 1915. Como la totalidad de los anteriores escuadrones del RFC, su misión era básicamente el reconocimiento, y el 8.° se incorporó rápidamente a estas tareas. Sin embargo, pronto se le encomendaron misiones de reconocimiento estratégico, lo que suponía largos vuelos por detrás de las líneas enemigas, penetrando profundamente en territorio hostil. El cumplimiento de estas misiones con los aviones B.E.2c era pedir mucho de las tripulaciones, pero tuvieron que seguirse realizando durante el verano y el otoño.

Con el Año Nuevo llegaron nuevas necesidades y los largos vuelos fueron sustituidos en favor de deberes más normales de cooperación con el ejército, la observación artillera y del frente, así como patrullas de control durante las batallas de Somme y Arras en 1916. El escuadrón también tomó parte en incursiones de bombardeo táctico cuando la situación exigió tales medidas. Su base durante 1916 fue La Bellevue, pero en 1917 comenzaron de nuevo los traslados del escuadrón. Los B.E.2 fueron sustituidos durante aquel verano por los Armstrong Whitworth FK 8, y a medida que fue pasando el tiempo, el escuadrón se concentró más y más en salidas fotográficas, volando del amanecer al anochecer utilizando bengalas. En 1918 el escuadrón fue destinado al Tank Corps, concentrándose ahora en patrullas de contacto con carros de combate. De ahí nacieron las patrullas contracarro, altamente peligrosas, que exigían volar a baja cota sobre el campo de batalla.



Un D.H.9A del 8.° Squadron en el que se observa el «8» alado, distintivo del escuadrón, es retirado de la zona de peligro mientras otro avión se consume en las llamas al fondo de la imagen, tras haberse incendiado espontáneamente debido al fuerte calor reinante en Hinaidi e Iraq.

Cuando la guerra parecía tocar a su fin se decidió que el Bristol Fighter sería el avión encargado de la coope-



Al estallar la guerra, el 8.° Squadron seguía volando con el Vickers Vicent, que retuvo con los Bristol Blenheim hasta marzo de 1942. Estos aviones estaban camuflados y llevaban las letras de identificación del escuadrón «HV».



Probablemente el primer Liberator Mk 6 del 8.° Squadron, el KH303/G recibió todas las modificaciones necesarias para su servicio en Extremo Oriente como demuestra el código «SNAKE» pintado en el fuselaje (foto John D.R. Rawlings).



El Bristol Brigand fue concebido como caza de torpedeo para sustituir al famoso Beaufighter, pero entró en servicio como bombardero ligero en los escuadrones destinados a ultramar. El Brigand sustituyó a los Hawker Tempest en el 8.° Squadron y fue sustituido asimismo por los de Havilland Vampire.

ración con el ejército y por ello, tras el armisticio, el 8.° fue reequipado con ese modelo en Alemania. Sin embargo, y casi inmediatamente, el escuadrón fue reducido al cuadro de mando y volvió a Inglaterra sin aviones, siendo disuelto en Duxford el 20 de enero de 1920.

El 18 de octubre de 1920, el escuadrón se volvió a formar en Helwan (Egipto) y fue equipado con los de Havilland D.H.9A para cometidos generales y bombardeo. Al cabo de cuatro meses fue enviado a Iraq, donde formó parte de los pequeños contingentes de la RAF utilizados para patrullar el país. Allí se familiarizó con su material antes de ser destinado en 1927 a Adén. El 8.° Squadron siempre estará asociado con Adén, puesto que cuando se trasladó todo el Protectorado de Adén fue puesto al cuidado de la RAF para su seguridad. El 8.° Squadron era el elemento aéreo de esa seguridad y gracias a su experiencia el plan funcionó a la perfección. Toda el área quedó bajo control y en paz (relativa) a partir de entonces. En el plazo de un año, los eficaces «Nineacks» fueron sustituidos por los Fairey III F, y éstos a su vez por Vickers Vincent. El escuadrón permaneció en Adén durante 18 años sin interrupción y su ejemplo como fuerza de vigilancia sirvió para aplicarla en otras zonas y por otras fuerzas aéreas. Debido a las aventuras italianas en Abisinia, un destacamento de la unidad fue de Adén a la Somalia británica en 1935, para asegurarse de que los italianos no abrigasen ideas ambiciosas sobre el territorio somalí, ese destacamento permaneció allí durante 14 meses.

Cuando estalló la II Guerra Mundial, el escuadrón se encontraba en proceso de reequipamiento con los Bristol Blenheims y su función primaria fue alterada inmediatamente. Su papel era ahora el reconocimiento costero, y sus aviones efectuaron largas patrullas navales alrededor del protectorado y del mar Rojo, combinándolas con patrullas antisubmarinas. El escuadrón también fue destacado a Somalia en 1940, efectuando una importante tarea de bombardeo en la campaña de África Oriental.

En mayo de 1942, el 8.° Squadron se convirtió totalmente en una unidad de reconocimiento marítimo, volando con los Lockheed Hudson y los Vickers Wellington, así como con los Blenheim. Ello resultó muy oportuno, puesto que ahora abundaban los convoyes regulares que iban de las costas orientales de África hasta Egipto, y que atraían sobre sí las iras de los submarinos en el océano Índico. En julio de 1943 el escuadrón descubrió y atacó a un submarino, reclamando su destrucción. Desde entonces se efectuaron continuas patrullas y en mayo de 1944 el 8.° compartió la destrucción de un segundo submarino con otro escuadrón de Wellington. Ya no hubo más acción hasta el 1 de mayo de 1945. Por entonces el área bajo la responsabilidad del 8.° Squadron ya no era zona de guerra, así que el escuadrón fue disuelto.

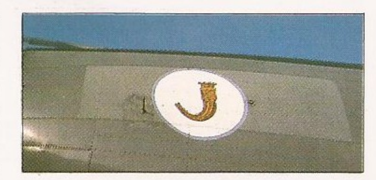
Diez días después se volvió a formar en Jessore, cerca de Calcuta, al ser así designado el 200.° Squadron. Ahora volaba con los Consolidated Liberator, de nuevo para el reconocimiento marítimo, pero pronto se trasladó a Ceilán. Allí estuvo principalmente encargado de transportar víveres a las fuerzas de la guerrilla de Malasia y Sumatra, un trabajo peligroso pero vital para la consecución de éxitos en la guerra de la jungla. Esto continuó durante cuatro meses y entonces terminó la guerra. Al no resultar necesario, el escuadrón se disolvió el 15 de noviembre de 1945.

Los lazos entre el 8.° Squadron y Adén se extrecharon más el 1 de setiembre de 1946, cuando el 114.° Squadron fue numerado en Khormaksar 8.° Squadron. Ahora era un escuadrón de bombardero ligero, equipados con los de Havilland Mosquito FB.Mk6. Una vez más, el escuadrón debía centrar su atención en vigilar el protectorado y la seguridad de sus fronteras con el Yemen y los demás estados. Esta misión se llevó a cabo con los Hawker Tempest en 1947 y durante dos años más, y luego por el bombardero Bristol Bringand B.MK 1. Los estrategas no tenían muy claro que los bombarderos fuesen más adecuados que los cazas para las misiones de policía, pero la cuestión se zanjó en 1952 con la llegada de los de Havilland Vampire. Dotados con cohetes, al igual que los Brigands, los Vampires llevaban a cabo espectaculares ataques contra posiciones en el desierto, convirtiendose en un eficaz medio de disuasión contra las hostiles acciones tribales. A los Vampires siguieron los Havilland Venoms, que a su vez fueron sustituidos eventualmente por los Hawker Hunter FGA.Mk 9. Cuando los yemenís decidieron quitarse el yugo colonial, el escuadrón volvió de nuevo a la acción, dando como resultado el enfrentamiento de Radfan en 1962. El 8.° permaneció en Adén hasta setiembre de 1967 en que los británicos se marcharon y se trasladaron a Bahrain, en el golfo de Arabia, prestando sus servicios allí hasta que la RAF se retiró en 1971 y el 8.° Squadron se disolvió el 15 de diciembre de 1971. El siguiente periodo del 8.° Squadron comenzó el 8 de enero de 1972. Por primera vez en 52 años, vol-

Un de Havilland Venom FB.Mk 4 con sus distintivos parcialmente cubiertos por las «franjas de Suez» aplicados a los aviones que participaron en la operación «Musketeer». Durante la campaña de Suez, el escuadrón operó desde Akrotiri, Chipre, regresando después a Adén, donde también entró en acción contra los insurgentes y fuerzas guerrilleras (foto Vic Flintham).



Un Hawker Hunter FGA.Mk 9 del 8.° Squadron. Los Hunter del escuadrón fueron sus últimos aviones utilizados en el papel de vigilancia colonial, al que estuvo dedicado durante la mayor parte de los años cincuenta.



La insignia del 8.° Squadron es un homenaje a la larga permanencia del escuadrón en el suroeste de Arabia (foto Robbie Shaw).



El 8.° Squadron es actualmente la única unidad AEW (Airborne Early Warning) de la RAF. Se formó para esta tarea el 8 de enero de 1972 en la base de la RAF de Kinloss y fue dotado con el Avro Shackleton AEW.Mk 2. El escuadrón fue reequipado con el Nimrod AEW.Mk 3 y se trasladó a la base de la RAF en Waddington.

vía de nuevo a suelo británico. En Kinloss (Morayshire) recibió 12 Avro Shackleton AEW.Mk 2 especialmente modificados. Estos aviones estaban dotados con los radares de búsqueda que llevaban los Gannets de alerta temprana aerotransportada destacados a bordo de los portaviones de la Royal Navy. Así equipado, el 8.º tenía la doble tarea de utilizar tripulaciones de operadores de radar y controladores de a bordo: debía tomar el puesto de los Gannet para convertirse en los ojos de la flota, para que pudiese ver más allá del horizonte, y también debía ser el medio de búsqueda aerotransportado del Mando de Caza, volando sobre el mar del Norte a fin de localizar aviones enemigos que, procedentes de la URSS, se dedicasen a calibrar las defensas británicas. Pronto ésta se convirtió en su tarea más importante. Los Shackleton tenían ya en 1972 veinte años y a medida que pasó el tiempo los 12 aviones se convirtieron en seis. Así pues, cuando la Royal Navy necesitó urgentemente unas fuerzas de alerta temprana aerotransportada para servir en las islas Malvinas, el 8.º no tenía ni los aviones ni la capacidad de operar en la zona. Por ello, el escuadrón sería reequipado con los nuevos British Aerospace Nimrod AEW.Mk 3, aunque estos aparatos están sufriendo algunos retrasos en su desarrollo.

9.º Squadron



La radiotelegrafía se encontraba todavía dando sus primeros pasos cuando estalló la I Guerra Mundial, y sus posibilidades en el campo aeronáutico se hicieron pronto patentes. El cuartel general del RFC en Francia formó una Wireless Flight en Fère-en-Tardenois el 27 de setiembre de 1914, que debía estar a las órdenes directas del mando del RFC. El 8 de diciembre, época en que se encontraba en St Omer, esa patrulla original pasó a ser el 9.º Squadron. Su misión era enviar aviones en destacamento a escuadrones para colaborar con ellos en misiones de corrección del tiro artillero. Este método resultaba muy engorroso desde el punto de vista de organización, aunque las patrullas en destacamento solían cumplir bien con su trabajo, y el 22 de marzo de 1915 las patrullas fueron absorbidas por los escuadrones a los que estaban asignadas.

Uno de sus antiguos jefes de patrulla, el capitán H.C.T. Dowding reformó el 9.º Squadron en Brooklands el 1 de abril de 1915 con aviones Farman, Blériot y RAF B.E.2a, y durante algunos meses el escuadrón sirvió de Escuela de transmisiones. En julio se trasladó a Dover para entrar de nuevo en acción, teniendo como misión la de un escuadrón de defensa costera. Esto incluía la persecución de Zeppelines (pero siempre sin darles caza); el escuadrón hubo de sufrir frecuentes cambios de aviones, pero una vez estuvo completamente equipado con aparatos B.E.2c, el 12 de diciembre de 1915, se trasladó a St Omer. Una vez instalado en Bertangles, estuvo destinado a una misión semejante a la de los demás escuadrones del frente Occidental, efectuando patrullas de combate y posteriormente bombardeos. En 1916 el 9.º participó en la batalla del Somme. Durante la primavera, la unidad aumentó en número y estuvo muy ocupada en salidas de preparación, reconocimiento aéreo, fotográfico y acciones de contrabatería. Cuando se inició la ofensiva, a finales de junio, el 9.º tuvo una participación muy activa, especialmente en bombardeos, casi hasta finales de la batalla, en noviembre. Las versiones posteriores del B.E.2 entraron en combate durante esa ofensiva, con los modelos B.E.2d y B.E.2e, siendo totalmente reequipado el escuadrón con este último.

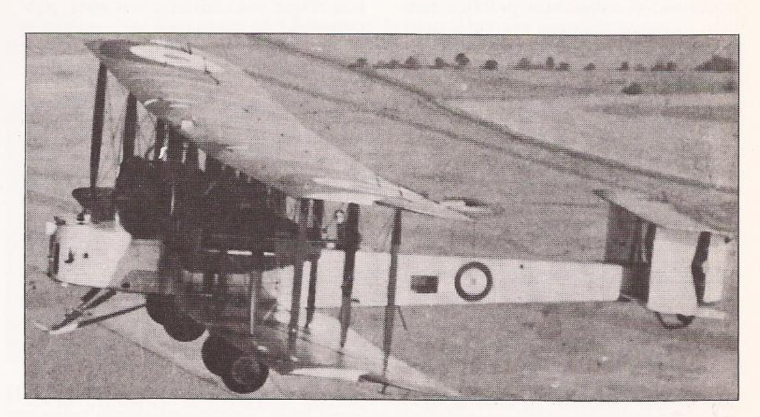
En la batalla de Ypres, en la primavera de 1917, el 9.º colaboró con las unidades de caballería, elaborando tácticas que fueran adecuadas para estas formaciones. Por entonces, el escuadrón efectuaba algunas de sus misiones, principalmente incursiones de bombardeo, en formación con escoltas procedentes de escuadrones de caza. En mayo, el primer R.E.8 se unió al escuadrón y durante el verano la unidad experimentó un incremento en el número de operaciones artilleras. En la segunda batalla de Ypres llevó a término numerosas patrullas de contacto, misiones en las que existía un peligro real de derribos por proyectiles artilleros. Durante la batalla, el escuadrón sufrió 57 bajas, 12 de las cuales causadas por armas británicas. En 1918, el 9.º pasó a efectuar bombardeos nocturnos, así como patrullas ofensivas durante los combates de primavera. Durante el último verano de la guerra, el escuadrón se ocupó casi exclusivamente de realizar incursiones de bombardeo táctico. En julio llegaron dos Bristol Fighter, que fueron utilizados para la cooperación artillera. Ésa fue la tónica hasta la llegada del armisticio, en que el escuadrón se integró en el Ejército de Ocupación en Ludendorf. Después de permanecer allí durante siete meses, retornó a Birmingham sin sus aviones y fue disuelto el 31 de diciembre de 1919.

El 1 de abril de 1924 el escuadrón se volvió a formar en Upavon como una unidad de bombardeo. Su nuevo equipamiento fueron los Vickers Vimy, y una vez llegados los aviones, el escuadrón se trasladó a su base permanente de Manston. En estos primeros días tomó parte también en entrenamientos, utilizando para esa tarea los Avro 504 K. A principios de enero de 1925 llegaron los primeros Vickers Virginia, y esos venerables bombarderos pintados completamente en color verde NIVO sirvieron en el escuadrón durante 11 años y medio: su familiar silueta fue común en los cielos de Kent. Durante la huelga general, el escuadrón operó más allá de Biggin Hill, llevando periódicos a Catterick.

En marzo de 1936 se produjo su reequipamiento con los Handley Page Heyford. En esta época, el escuadrón se encontraba en Irlanda del Norte, pero al cabo de poco tiempo se trasladó a su base permanente en Scampton. El entrenamiento pasó a tener ahora una mayor importancia, dado que Alemania se estaba rearmando con gran celeridad, y en 1938 el escuadrón pasó a formar parte del 3.er Group de Stradishall. A finales de enero de 1939, el 9.º Squadron llevó a cabo una importante tarea, la de ser el primer escuadrón usuario del novísimo bombardero Vickers Wellington. Su conversión fue rápida y el escuadrón pasó a ser operativo en junio, de forma que cuando estalló la guerra con Alemania, una vez más el 9.º tomó parte en la primera incursión, el 4 de setiembre, contra Brunsbüttel: en el curso de esa acción se consiguió incendiar un barco, pero dos Wellington fueron abatidos. El escuadrón fue reequipado con aviones Wellington con torreta servoasistida (Mk IA), volviendo a las operaciones en noviembre, llevando a cabo salidas antibuque en el mar del Norte. En uno de estos ataques, el 18 de diciembre, cerca de Wilhelmshaven, se perdieron cinco Wellington. En la campaña noruega de abril de 1940, el escuadrón efectuó reconocimientos de la navegación e incursiones nocturnas contra Stavanger y otros objetivos.

Con el inicio de la lucha en el frente Occidental en mayo de 1940, el 9.º dedicó su atención a las regiones occidentales de Alemania, con los objetivos industriales del Ruhr como prioridad; ésta era un área con la que el escuadrón llegó a familiarizarse mucho durante el año siguiente. Asimismo, llevó a cabo ataques nocturnos contra las tropas alemanas que avanzaban hacia Francia y alrededor de Dunkerque. En el Ruhr se encontraban los objetivos básicos del escuadrón, aunque también realizó visitas esporádicas a Berlín (empezando el 23 de setiembre) y Venecia en diciembre. A pesar del empeño puesto en las incursiones, éstas comenzaron a revelarse ineficaces debido a las escasas ayudas a la navegación disponibles. Poco se pudo hacer en esos momentos y el escuadrón continuó volando y perdiendo aviones y hombres a cambio de muy pocos resultados. También se dedicó a incursiones nocturnas antibuque, a veces con mejores resultados. En junio de 1941 tuvo lugar otra incursión a la luz del día, pero dos de los cuatro aviones fueron abatidos sobre las costas francesas. A partir de entonces, las salidas sobre Alemania, noche tras noche, se convirtieron en la tónica de la unidad. En agosto de 1941 entraron en acción los Wellington Mk III, con mejores prestaciones, y en invierno de 1941-42 llegó al 9.º Squadron la primera de las nuevas ayudas a la navegación, en forma del «Gee».

La primera operación con este aparato tuvo lugar el 9 de marzo, cuando el escuadrón señalizó las instalaciones Krupp de Essen con bengalas. Con este sistema el escuadrón comenzó a



Cuando el 9.º Squadron fue reconvertido en 1924 en una unidad de bombardeo pesado recibió aviones Vickers Vimy. Estos aparatos se convirtieron en una visión habitual en la isla de Thanet, cuando operaban desde Manston como majestuosos pájaros plateados (foto John D.R. Rawlings).



Aviones Vickers Wellinghton Mk I del 9.º Squadron. El día siguiente del inicio de la guerra, a seis de estos aviones se les encomendó el bombardeo de barcos de guerra alemanes en Brunsbüttel, y dos de ellos resultaron derribados. Esta fotografía fue tomada justo antes del inicio de la guerra y los aviones llevan el famoso emblema del murciélago en el morro y las letras «KA» de identificación de antes de la guerra.

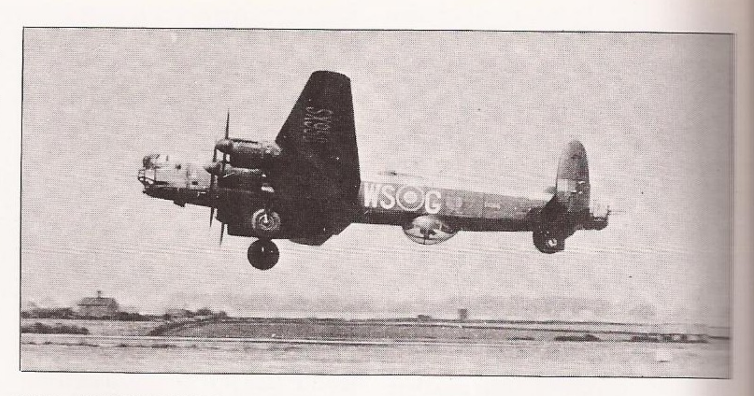
llevar a cabo incursiones más efectivas, pues además ahora podía utilizar las nuevas bombas de 1 814 kg. Las incursiones continuaron hasta agosto, cuando el escuadrón fue retirado de las operaciones. Fue transferido del 3.er al 5.° Group y se trasladó a Waddington, donde inició la conversión a los Avro Lancaster. Su primera misión con el nuevo modelo fue el 10 de setiembre contra Düsseldorf. Además de mejorar su capacidad de ofensiva nocturna, el escuadrón practicó también misiones diurnas, como la incursión del 17 de octubre contra Le Creusot, una incursión en la que participaron 90 aviones de diversos escuadrones. Pero ello fue sólo una excepción; algo más seria fue la ofensiva nocturna contra Alemania e Italia. A lo largo de 1943 los ataques tenían como objetivo la industria alemana, pero en 1944 comenzaron a orientarse cada vez más contra el «segundo frente», siendo los objetivos en Francia cada vez más frecuentes. Éste fue el caso de las incursiones contra los emplazamientos de las V-1 cuando esta arma de represalia comenzó a ser utilizada y dirigida contra Londres. Durante el verano, el escuadrón fue destinado a una misión especial: se unió al 617.° Squadron para una incursión singular contra el *Tirpitz*, fondeado en Noruega, con bombas «Tallboy». Ello suponía volar a la URSS y partir para la misión desde una base soviética. Muchos aviones se perdieron durante el camino debido al mal tiempo meteorológico y a la falta de radiobalizas soviéticas. Se ejecutó una incursión el 15 de setiembre, pero las nubes y cortinas de humo oscurecieron el objetivo. En noviembre se efectuó otro intento desde Lossiemouth, ya que el *Tirpitz* se hallaba ahora más cerca de Gran Bretaña. Esta vez tuvieron éxito y el *Tirpitz* fue hundido. Además, el escuadrón lanzó también «Tallboy» sobre la presa de Sorpe en salidas diurnas, escoltado por cazas. Por entonces, el escuadrón lanzaba regularmente bombas de 5 440 kg, incluso contra los objetivos industriales. Durante un ataque contra el canal Dortmund-Ems, el 1 de enero de 1945, el sargento de patrulla G. Thompson ganó para el escuadrón su única Cruz Victoria al rescatar a dos artilleros de sus torretas en llamas al ser alcanzado su avión por dos proyectiles antiaéreos.

Las «Tallboy» eran utilizadas ahora contra los abrigos de submarinos en Bergen y Farge, y el escuadrón continuó bombardeando hasta el final de las hostilidades, siendo su última incursión una operación «Tallboy» contra el refugio de Hitler de Berchtesgaden. Inmediatamente después de la rendición alemana, el escuadrón comenzó a prepararse para servir en Extremo Oriente con la Tiger Force, reequipado ahora con Lancaster Mk VII. A pesar del final de la guerra, el escuadrón se trasladó a la India el primero de enero de 1946 en previsión de revueltas en el subcontinente, permaneciendo allí hasta abril. A su regreso, el 9.° se trasladó a Binbrook, donde permaneció durante 13 años. Al poco tiempo de su llegada comenzó a reequiparse con el Avro Lincoln, avión con el que voló durante seis años, participando en destacamentos regulares a la Zona del Canal, en Egipto. En 1949, el escuadrón efectuó una gira de buena voluntad por Paquistán.

En mayo de 1952 el escuadrón inició la conversión a los bombarderos a reacción Englis Electric Canberra, efectuando un rápido entrenamiento con estos relativamente poco complicados aviones. Pronto comenzaron sus despliegues en ultramar, a Suecia en junio de 1954 y a África Occidental al año siguiente. Sólo tres semanas después de esta gira, el 9.° se dirigió a Malasia para participar en la operación «Firedog», así como a una gira de buena voluntad a las Filipinas. En octubre tuvo lugar otro despliegue operativo, a Hal Far (Malta), desde donde el escuadrón tomó parte en los bombardeos sobre Egipto durante la campaña de Suez. Así pues, el 9.° operando desde Binbrook y posteriormente desde Coningsby, voló con los Canberra hasta su disolución el 13 de julio de 1961.

El 9.° Squadron se volvió a constituir en Coningsby el 1 de marzo de 1962 para formar parte de la fuerza Vulcan, volando con Avro Vulcan B.Mk 2 destinados originariamente a utilizar el misil Skybolt, pero éste fue cancelado. Con esos aviones la unidad se especializó en salidas a baja cota desde Cottesmore, y en 1969 se trasladó a Chipre con el 35.° Squadron para formar el Ala de Bombardeo de Oriente Medio. Asignado al CENTO, el escuadrón sirvió en esta zona durante seis años hasta que la RAF retiró sus fuerzas operativas de Chipre. El 9.° Squadron se unió al Ala Waddington, con la que sirvió hasta el 29 de abril de 1982, año en que el escuadrón fue disuelto.

Sin embargo, hoy el 9.° tiene el privilegio de ser el primer escuadrón operativo con una nueva generación de aviones de la RAF, tal como ya ocurrió con los Wellington. El nuevo avión es el Panavi Tornado GR.Mk 1, y su nuevo emplazamiento es Honington, una de las bases del escuadrón durante la guerra. Allí se volvió a formar el 1 de junio de 1982 y desde entonces se ha situado en un primer plano de eficacia de la nueva fuerza de interdicción de la RAF.



El Lincoln SX958 «WS-G» despega de Binbrook en junio de 1950. El 9.° Squadron fue uno de los equipados con el Lincoln y basados en Binbrook, y fueron la vanguardia del Mando de Bombardeo hasta la llegada de los Canberra y Washington. El 9.° Squadron abandonó el Lincoln en mayo de 1952 tras seis años de empleo.



Durante el invierno, Binbrook suele estar nevado: en la foto, dos tripulantes del 9.° Squadron lanzándose bolas de nieve junto a sus Canberra B.Mk 6. El emblema del murciélago se puede distinguir en las derivas de los aviones. Esto sucedía en 1956, justo antes de una gira por Nigeria escoltando a la reina y al duque de Edimburgo.



Un Tornado GR.Mk 1 del 9.° Squadron; el escuadrón recibió el Tornado durante el mes de junio de 1982. La similitud del emblema del escuadrón con el usado por el personaje de Batman de la TV ha ocasionado que las instalaciones del escuadrón sean apodadas «Gotham City» (foto Malcolm English).

10.° Squadron



El 10.° Squadron se formó en Farnborough el 1 de enero de 1915 a partir del 1.er Reserve Squadron (una unidad de entrenamiento) de Farnborough. Tardó seis meses en convertirse en una fuerza operativa y entonces se trasladó a Francia para entrar en combate. Como otras unidades, su misión primaria era la de reconocimiento y cooperación con la artillería; su primera gran intervención tuvo lugar en la batalla de Loos en otoño; de ahí fue destinado al Indian Corps. En 1916 el escuadrón comenzó a abandonar las acciones de reconocimiento, dedicándose en exclusiva a la cooperación con el ejército, lo que implicaba principalmente salidas de corrección artillera intercaladas con bombardeos.

En 1917 fue reequipado con los Armstrong Whitworth F.K.8, que le permitieron intensificar sus misiones de cooperación con las fuerzas de tierra, teniendo una gran participación en marzo y abril de 1918 en la ofensiva alemana y la retirada, efectuando constantes apoyos a la artillería, reconocimientos fotográficos, ataques a trincheras y patrullas de contacto. El escuadrón continuó con estas misiones durante 1918.

Al terminar la guerra, el 10.° Squadron fue una más de las muchas unidades sobrantes, así que en febrero de 1919 fue reducido al cuadro de mando y regresó a Inglaterra para ser disuelto en Ford a finales de año.

Cuando la fuerza de bombardeo de la RAF inició su limitada expansión a finales de los años veinte, el 10.° Squadron se volvió a formar en Upper Heyford el 3 de enero de 1928 para operar con el Handley Page Hyderabad, una versión de bombardeo del avión comercial W.8 utilizado por Imperial Airways. Handley Page mejoró su modelo con el Hinaidi, con motores Bristol Jupiter en lugar de Napier Lion, y este modelo se incorporó al 10.° Squadron en 1930. A finales de

los años treinta apareció en escena otro bombardero Handley Page, el Heyford, que se unió al escuadrón en 1934, convirtiéndolo en la segunda unidad que disponía de estos aviones. Esto dio al escuadrón mejores posibilidades, pero seguía sin ser todavía el tipo de avión con el que el escuadrón podía ir seguro a la guerra. A comienzos de 1937 el escuadrón entró en la era moderna al recibir el primer Armstrong Whitworth Whitley directamente de la fábrica de Coventry. Poco antes de la II Guerra Mundial el escuadrón, formando parte ahora del 4.° Group de Yorkshire, recibió el Whitley con motol Merlin e inició los lanzamientos de propaganda en la noche del 8 de setiembre de 1939. Durante aquel duro invierno, el escuadrón sobrevoló la práctica totalidad de Alemania sin lanzar otra cosa que octavillas, pero así empezó a aprender a navegar sobre territorio enemigo y de noche. El 19 de marzo de 1940 lanzó sus primeras bombas, sobre la base de hidroaviones de Hornum. En junio el escuadrón bombardeó objetivos en Italia, después de que ese país declarara la guerra, y seguidamente entró a participar en la ofensiva nocturna contra Alemania que siguió a la evacuación de Dunkerque.

El Whitley tenía una buena autonomía y una aceptable carga de bombas, pero era lento y pesado, y en 1941 resultaba ya muy poco eficaz ante las cada vez mayores defensas antiaéreas y de caza nocturna alemanas. Por ello, a finales de año el escuadrón se reequipó con el nuevo bombardero cuatrimotor Handley Page Halifax. Al poco de ser declarado operativo, el escuadrón fue destacado a Lossiemouth para actuar contra el *Tirpitz*, en el fiordo de Trondheim. El escuadrón consiguió sobrevivir, mal parado, de esa misión. Al cabo de un tiempo la unidad envió un poderoso destacamento a Palestina, desde donde atacó Tobruk utilizando bases avanzadas egipcias, antes de trasladarse a Fayid en setiembre para ser absorbido por el 462.° Squadron australiano.

Mientras esto ocurría, en agosto de 1942 el escuadrón se trasladó a Melbourne (Yorks), que pasó a ser su base exclusiva hasta el final de la guerra. Las operaciones continuaron, siendo de nuevo el Ruhr el principal objetivo del 10.°. Cuando llegó el invierno, el escuadrón efectuó salidas periódicas sobre el norte de Italia llevando un pequeño cargamento de bombas por encima de los Alpes. La otra misión del escuadrón era el minado, conocido como «jardinería», que pasó a ser el cometido asignado a sus aviones cuando no debían atacar ningún objetivo concreto en Alemania. En 1943 se introdujeron mejoras en el Halifax, tanto en el armamento como en el control direccional. Al mismo tiempo, la unidad se convirtió en un escuadrón de tres patrullas, lo que facilitó que cada noche pudiera salir una considerable fuerza hacia el continente. Durante todo el año el escuadrón se mantuvo ininterrumpidamente en la brecha, aumentando la lista de los «no regresados».

El siguiente paso del 10.° fue la recepción, en marzo de 1944, del Halifax Mk III con motores Hercules, en el que se incorporaban todos los avances introducidos en el Halifax y una mejora en la potencia motriz. En 1944 también se produjeron variaciones en la actividad del escuadrón, pasando a atacar objetivos en Francia en preparación del Día D. Esta operación también hizo necesaria la participación del escuadrón en algunas incursiones diurnas, lo que era totalmente nuevo para el 10.°. El mayor problema de esas incursiones era el fuego antiaéreo, y sus bajas fueron similares a las de los ataques nocturnos. Ésta fue la tónica general hasta el final de la guerra: la ofensiva nocturna con una serie de operaciones diurnas cuando eran necesarias. A un mes vista de la rendición alemana el 10.° Squadron fue destinado al Mando de Transporte y reequipado con Douglas Dakota. Después de cuatro meses de entrenamiento el escuadrón voló a la India, pero demasiado tarde para entrar en acción. En su defecto, el escuadrón sirvió en las rutas de transporte al Extremo Oriente así como en operaciones de apoyo al Ejército, recibiendo algunos Halifax para el transporte pesado y lanzamiento de paracaidistas. La independencia llegó en 1947 y el 10.° Squadron fue disuelto.

Once meses después, el 238.° Squadron de Oakington, otra unidad equipada con el Dakota, fue rebautizado 10.° Squadron, y el nuevo «Shiny Ten» fue enviado directamente al siguiente punto conflictivo, Berlín. La operación «Plainfare» absorbió la mayor parte de la actividad del escuadrón en los 15 meses siguientes a su nueva existencia, siendo destacado a Alemania para el Puente Aéreo. Una vez se hubo completado con éxito esta operación, se produjo un excedente de escuadrones de transporte en la RAF, lo que ocasionó la nueva disolución del 10.° Squadron, en Oakington, el 20 de febrero de 1950.

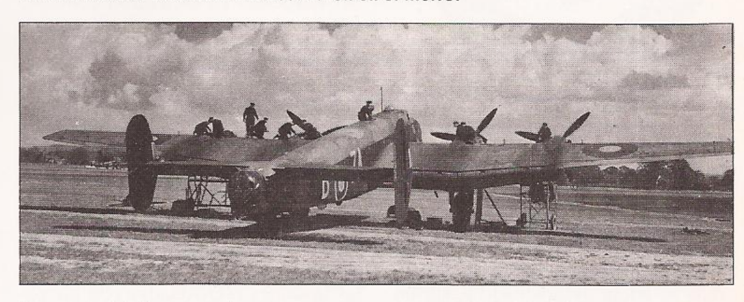
Con la expansión del Mando de Bombardeo en la era del reactor, el 10.° Squadron volvió a formarse como parte del Ala Scampton, siendo equipado con los English Electric Canberra el 15 de enero de 1953. El escuadrón se entrenó con su nuevo modelo efectuando numerosos vuelos de larga distancia, y se trasladó a Honington dos años después. De ahí fue destinado a Chipre en 1956 y dirigió la primera incursión sobre Egipto durante la campaña de Suez, bombardeando el aeropuerto de Almaza. Una vez hubo terminado esta operación, el 10.° volvió a Honington y fue de nuevo disuelto el 15 de enero de 1957.

De la misma manera que fue de las primeras unidades en utilizar el Whitley 20 años atrás, ahora el escuadrón se volvió a formar en Cottesmore el 15 de abril de 1958 para iniciar su conversión al tercero de los bombarderos V, el Handley Page Victor B.Mk 1. Ahora formaba parte de la fuerza de disuasión nuclear de Gran Bretaña, encuadrado en el Ala Cottesmore. Durante seis años se mantuvo en las Quick Reaction Alerts, preparado para responder a cualquier acción hostil. Sin embargo, en 1964, cuando se produjo el abandono del Valiant en su papel de avión cisterna y se decidió utilizar el Victor B.Mk 1 para esa tarea, el 10.° Squadron fue disuelto el 1 de marzo de 1964 en Cottesmore.

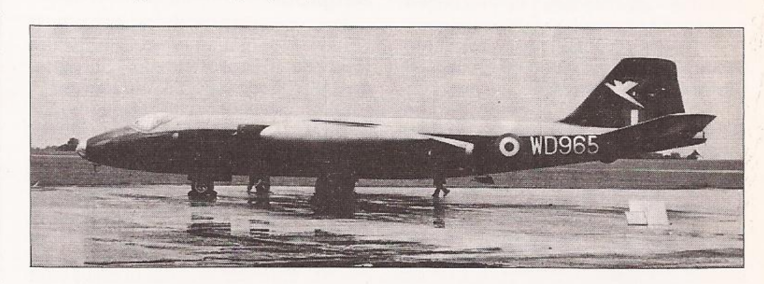
El siguiente período operacional del escuadrón fue, y sigue siéndolo, el más prestigioso en su carrera. El 1 de julio de 1966 el 10.° Squadron fue reconstituido en la base de Brize Norton para utilizar los Vickers VC.10 que la RAF acababa de adquirir. Con ellos, la unidad se convirtió prácticamente en una aerolínea comercial, equipada con una flota de 14 aviones de ascendencia civil para efectuar misiones de transporte a nivel global. Así ha sido desde entonces: distintas personalidades, miembros de la familia real y del gobierno se han servido del escuadrón en sus visitas a ultramar y viajes diplomáticos, aunque también el escuadrón ha desempeñado cometidos de transporte general. Ha servido en el marco de las Naciones Unidas en períodos de crisis, como la evacuación de refugiados en Angola; desde la desaparición de los escuadrones equipados con los de Havilland Comet y Bristol Britannia, el 10.° Squadron se ha convertido en la única unidad de transporte lejano a disposición de la RAF.



Un Handley Page Hinaidi del 10.° Squadron. El Hinaidi era una modificación del Hyderabad, a su vez una conversión del W.8 utilizado por Imperial Airways. Este Hinaidi lleva el emblema del escuadrón en el morro.



El personal de tierra se afana en preparar un Halifax Mk II del 10.° Squadron para una nueva operación nocturna. El 10.° recibió los Halifax en 1941 y los utilizó hasta el final de la guerra europea, en que fue disuelto.



El 10.° voló con los Canberra B.Mk 2 encuadrado en las alas Scampton y Honington. Este avión lleva tanto el «Speedbird» de Scampton, en el morro, como el faisán de Honington, en la deriva, y presenta el esquema negro y gris original.



Fotografiado en su aproximación a Kai Tak, uno de los VC10 C.Mk 1 del 10.° Squadron. Esta unidad opera a nivel planetario transportando tanto mercancías, como pasajeros y personalidades, incluidos miembros de la realeza y políticos. Todos sus aviones llevan nombres de pilotos de la RAF condecorados con la Cruz Victoria (foto Crow Copyright).

11.º Squadron



Prácticamente todos los escuadrones del RFC fueron creados con la intención de dedicarlos a misiones de reconocimiento aéreo y tareas generales de cooperación. En la época en que se creó el 11.º Squadron en Netheravon, el 14 de febrero de 1915, la guerra aérea se había desarrollado hasta tal extremo que ya se utilizaban aviones de caza (conocidos entonces como *scouts*), por lo general asignados a los distintos escuadrones de reconocimiento. El caso del 11.º fue totalmente diferente, ya que fue concebido desde un principio como un escuadrón de caza, con la misión de atacar y destruir otros aviones. Para ello, fue dotado inicialmente con los biplaza propulsores Vickers F.B.5 «Gunbus».

El escuadrón se trasladó a Francia en julio, comenzando a operar al cabo de cuatro días de su llegada. La unidad recabó un éxito inmediato.

La supremacía del Gunbus no duró mucho, y en la primavera de 1916 se convirtió en uno de los objetivos preferidos de los Fokker Eindecker alemanes. Así pues, el 11.º fue dotado con los Nieuport, Bristol y RAF F.E.2b en un esfuerzo por mantener la superioridad aérea. El F.E.2b fue el avión base del escuadrón hasta principios de 1917, momento en que el escuadrón fue destinado a tareas de reconocimiento y fotografía hasta que se dispusiese de un avión de caza más adecuado. En el caso del 11.º Squadron, ello sucedió en junio de 1917, cuando fue dotado con los Bristol Fighter. Estos aviones biplaza permitieron que la unidad pudiese volver a las misiones de patrulla, y en poco tiempo comenzó a aumentar el número de sus victorias. Los sensatos pilotos alemanes trataron al Bristol Fighter con el respeto que merecía, pues el escuadrón había desarrollado eficaces tácticas defensivas contra los cazas enemigos. Uno de los primeros ases, el teniente A.E. McKeever, pertenecía al 11.º Squadron y consiguió la mayoría de sus 30 victorias a los mandos del Bristol. El escuadrón también efectuó algunos ataques al suelo, principalmente durante la ofensiva alemana de la primavera de 1918, pero por lo general su actividad se centró en las patrullas ofensivas durante el último verano de la guerra. Una vez concluidas las hostilidades, el escuadrón se dedicó a tareas de ocupación hasta setiembre de 1919, en que fue reducido al cuadro de mando y volvió a Inglaterra, donde fue disuelto en Scopwick (Sealand) el último día del año.

El escuadrón se formó de nuevo en Andover el 15 de enero de 1923 como unidad de bombardeo ligero, volando inicialmente en los de Havilland D.H.9A para entrenarse en su nuevo papel. Los D.H.9A fueron sustituidos por los Fairey Fawn en 1925, año en que el escuadrón se estableció en Netheravon. Tres años después, los Fawn cedieron su puesto a los Hawker Horsley, lo que supuso un evidente paso adelante. Sin embargo, el 11.º sólo voló con el Horsley durante un año, ya que a finales de diciembre se decidió que el escuadrón debía desplazarse a ultramar para aumentar el despliegue de la RAF en la India. El 22 de enero de 1929 se estableció en Risalpur y fue equipado con los Westland Wapiti Mk IIA, el modelo más profusamente utilizado en la frontera del noroeste. El escuadrón comenzó rápidamente a operar, principalmente en patrullas destinadas a impedir que las tribus hostiles invadiesen las aéreas fronterizas, volando entre desfiladeros y sobre un terreno que significaba que cualquier tipo de aterrizaje forzoso acabase en desastre. Como parte de la 1.ª Ala (India), el escuadrón fue dotado en 1932 con bombarderos diurnos Hawker Hart, que fueron utilizados durante siete años. Equipado con estos efectivos aviones, el 11.º fue capaz de llevar a cabo todas las misiones relacionadas con las patrullas fronterizas.

Singapur

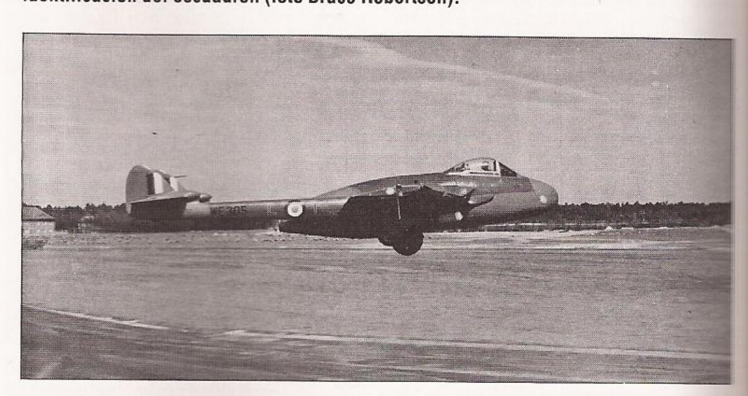
Dos meses antes de iniciarse la II Guerra Mundial, el escuadrón fue dotado con Bristol Blenheim. Su período de conversión fue muy breve y cuando ésta concluyó la unidad fue enviada a Singapur para fortalecer aquella guarnición, permaneciendo allí durante ocho meses. En abril de 1940 volvió a la India, pero al poco tiempo fue trasladado a Sheikh Otham (Adén) para reforzar a la RAF a raíz de que Italia hubiese entrado en guerra. Inmediatamente, el escuadrón se vio envuelto en la campaña del África Oriental, bombardeando objetivos italianos en Abisinia y Eritrea con cierto éxito. Se trasladó a Egipto en noviembre y acababa de entrar en operaciones en el desierto occidental cuando fue trasladado de nuevo, esta vez a Grecia, que había sido invadida por los italianos. En Grecia el escuadrón voló con los Blenheim Mk IV y fue en los primeros meses de 1941 cuando, ante el incremento de la actividad bélica, tuvo que evacuar a Creta y luego a Palestina, donde dispuso del tiempo suficiente para recuperar su pleno potencial de combate. Ahí, el escuadrón tomó parte en la campaña de Siria en el verano de 1941, antes de trasladarse a Iraq y volver posteriormente a Egipto a tiempo para participar en el avance triunfante por el desierto durante el invierno de 1941-42. Participó en algunos bombardeos, muy a menudo a baja cota, contra las fuerzas enemigas que se batían en retirada.

Se retiró del desierto occidental en febrero de 1942 y se trasladó efectuando varias escalas a Ceilán, donde se unió a la lucha contra los japoneses. Su primera intervención tuvo lugar cuando los portaaviones japoneses atacaron Colombo, en Pascua. El escuadrón efectuó dos intentos de bombardear la flota enemiga. En el segundo logró localizar la flota y bombardearla sin éxito, ante la intensidad del fuego antiaéreo y del ataque de los cazas enemigos, perdiendo cinco Blenheim. Posteriormente, el escuadrón estuvo inactivo durante casi un año, en que se trasladó al frente de Birmania para operar contra los japoneses. Su actuación fue efímera y el escuadrón se retiró a la India a finales de 1943 para reequiparse como unidad de caza y ataque al suelo. El 1 de diciembre de 1943 el escuadrón se unió a la 243.ª Ala en Lalmai, equipado con los Hawker Hurricane Mk IIC, y entró en acción el último día del año. Sus operaciones incluían la escolta de los bombarderos Vultee Vengeance y el bombardeo de las posiciones enemigas, así como tareas de intercepción para rechazar las incursiones de los aviones japoneses. A medida que se acercaba 1944, se dedicó cada vez más a las salidas «Rhubarb», misiones a baja cota en busca de objetivos de fortuna. De abril en adelante participó en la lucha del Imphal, enviando un destacamento al mismo Imphal; también voló en estrecha colaboración con el ejército en Kohima, manteniendo sus aviones en el aire, listos para atacar cualquier objetivo. Durante todo aquel año, el escuadrón entró infinidad de veces en acción, y el 7 de noviembre fue el primer escuadrón de la RAF que volvía a una base en Birmania, instalándose en Tamu. Desde entonces, las operaciones continuaron siendo constantes y no fue hasta abril de 1945 que empezó a entreverse su final. En mayo, justo después del cese de las hostilidades, el escuadrón fue reequipado con los Supermarine Spitfire.

Con los Spitfire, la unidad se embarcó en el HMS *Trumpeter* con destino a Singapur, trasladándose luego a Malasia en 1946. Esto duró cinco



Uno de los periodos más duros del 11.º Squadron se dio desde 1928 a 1940, periodo en el que efectuó constantes patrullas sobre la frontera noroeste de la India, primero con los Wapiti y después con los Hawker Hart, uno de los cuales podemos observar en la fotografía. Las dos franjas rojas alrededor del fuselaje eran un símbolo de identificación del escuadrón (foto Bruce Robertson).



Un de Havilland Venom FB.Mk 1 despega de la base de Wunstorf. El 11.º fue el primer escuadrón dotado con el Venom y lo utilizó durante cinco años. Inicialmente se le identificó por las letras «L-A» (foto Bruce Robertson).

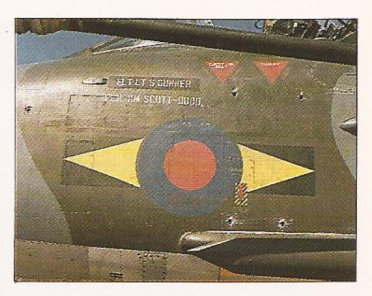


Después de que el 11.º Squadron se disolviera en enero de 1966, su número fue utilizado como identificación por la 228.º OCU de Leuchars, la unidad de conversión al Javelin. Como se observa en la fotografía, el símbolo del 11.º Squadron era empleado por los Javelin y Canberra, así como por un Valetta utilizado por la unidad.



Recepción de combustible por parte de un BAC (EECo) Lightning F.Mk 6. El 11.° Squadron fue la segunda unidad receptora de la variante F.Mk 6 y actualmente representa la mitad de la única ala de Lighting de la RAF, en Binbrook. El Lightning es el caza más veloz de la RAF hasta la fecha y sigue siendo un medio efectivo y valioso de las defensas británicas (foto Malcolm English).





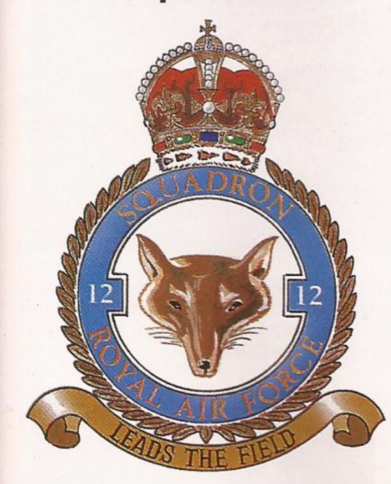
El símbolo de las dos águilas conmemora los primeros cazas biplazas del escuadrón, además de simbolizar la velocidad y la fuerza. Los colores de la unidad son un rectángulo negro y amarillo (fotos Bruce Robertson).

meses, tras los cuales el 11.° Squadron pasó a formar parte del ala de caza destinada a tareas de ocupación en Japón. El 11.° Squadron permaneció en Japón hasta el 23 de febrero de 1948, en que fue disuelto en Miho.

El 4 de octubre de aquel año, el escuadrón recuperó su papel de bombardeo ligero cuando el 107.° Squadron fue redenominado como 11.° en Wahn, Alemania. Ahora volaba con el de Havilland Mosquito FB.Mk 6, formando parte de las fuerzas aéreas de ocupación británicas. Dos años después, encuadrado en el ala de Celle, se le encomendó de nuevo un papel de caza y ataque, y fue equipado con el de Havilland Vampire FB.Mk 5. Desempeñó este papel como parte de la RAF en Alemania durante siete años, permaneciendo la mayoría del tiempo en Wunstorf. Los Vampire fueron sustituidos por los de Havilland Venom y el 11.° alcanzó un alto nivel de preparación en ese modelo. La publicación del Libro Blanco de Duncan Sandys en 1957, que apuntaba hacia la reducción de las fuerzas convencionales de la RAF, obligó a la disolución del ala de Wunstorf, y del 11.° Squadron el 10 de noviembre de 1957. Con el fin de mantener un 11.° Squadron en la RAF, el 21 de enero de 1959 se otorgó el nombre de esa unidad al 256.° Squadron. Se trataba ahora de un escuadrón de caza todotiempo, con la misión de repeler cualquier penetración sobre el espacio aéreo alemán desde el Este. Inicialmente estuvo equipado con el Gloster Meteor NF.Mk 11, y a inicios de 1960 recibió el Gloster Javelin, volando en los seis años siguientes con versiones sucesivas del modelo y permaneciendo constantemente en alerta operativa. Fue disuelto de nuevo el 12 de enero de 1966.

El actual 11.° Squadron se volvió a formar en Leuchars el 1 de abril de 1967 y fue equipado con BAC Lightning F.Mk 6, con los que ha servido desde entonces en la defensa de Gran Bretaña, pero en un futuro no muy lejano serán sustituidos por los Tornado ADV.

12.° Squadron

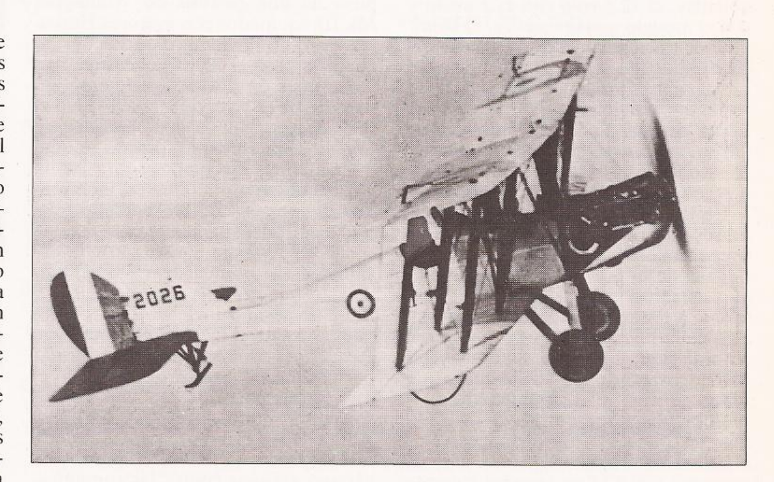


Cuando comenzó a constatarse que la I Guerra Mundial no acabaría para Navidades, como se había calculado, se produjo una gran expansión del RFC y en los primeros dos meses de 1915 se crearon ocho nuevos escuadrones. Uno de ellos era el 12.° Squadron formado a partir del núcleo básico que había dejado el 1.er Squadron de Netheravon al marchar a Francia en febrero de 1915. Estuvo equipado inicialmente con los Voisin y RAF B.E.2b, pero cuando en setiembre se mudó a Francia estaba ya totalmente dotado con aviones B.E.2c. La primera tarea del escuadrón en Francia fue su asignación al cuartel general del RFC como unidad de reconocimiento a larga distancia.

En 1916, el 12.° abandonó el cuartel general y se unió al VI Cuerpo, cambiando su tarea por la propia de una unidad de cooperación y efectuando correcciones artilleras, patrullas de contrabatería, patrullas tácticas y todas las que su papel exigía. En la batalla de Arras, el escuadrón se encargó de misiones fotográficas cubriendo la totalidad de su sector.

Afortunadamente, el escuadrón se había reequipado con los aviones RAF R.E.8 cuando se produjeron los combates de Ypres y Cambrai, disfrutando así de una mayor posibilidad de éxito. Hacía finales de aquel año, el escuadrón volaba día y noche efectuando incursiones de bombardeo nocturno además de su tarea de cooperación. Durante la ofensiva alemana de primavera de 1918, el escuadrón sufrió graves pérdidas al llevar a cabo intensas patrullas de contacto a baja cota contra las tropas alemanas. En esta época, el 12.° aumentó su potencial al recibir el Bristol Fighter, que fue utilizado concretamente en la corrección del tiro de la artillería de largo alcance, ya que, al ser un caza, podía hacer frente mucho mejor a los aviones enemigos que el R.E.8. El escuadrón participó activamente hasta la llegada del armisticio. Cuando éste se produjo, fue destinado al Ejército de Ocupación, con el que sirvió hasta el 27 de julio de 1922, en que fue disuelto en Bickendorff. Fue el último escuadrón de la RAF desplegado en Alemania hasta 1945.

El 12.° Squadron se volvió a formar el 1 de abril de 1923 en Northolt como unidad de bombardeo ligero, dotado inicialmente con el de Havilland D.H.9A. Se trataba de un avión provisional, que fue sustituido por el Fairey Fawn al año siguiente, siendo el 12.° Squadron la primera unidad en volar con un modelo de posguerra. El escuadrón también tenía una patrulla de aviones Avro 504K, que servían para el entrenamiento de los pilotos y complementaban el trabajo de las escuelas de vuelo. Las prestaciones del Fawn eran inadecuadas, pero no se puede decir lo mismo de las de su sucesor. En junio de 1926 el escuadrón fue reequipado con los bombarderos Fairey Fox, el único escuadrón de la RAF que tuvo ese honor. Inmediatamente la unidad pasó a un primer plano, puesto que el Fairey Fox era casi el avión más rápido en servicio en



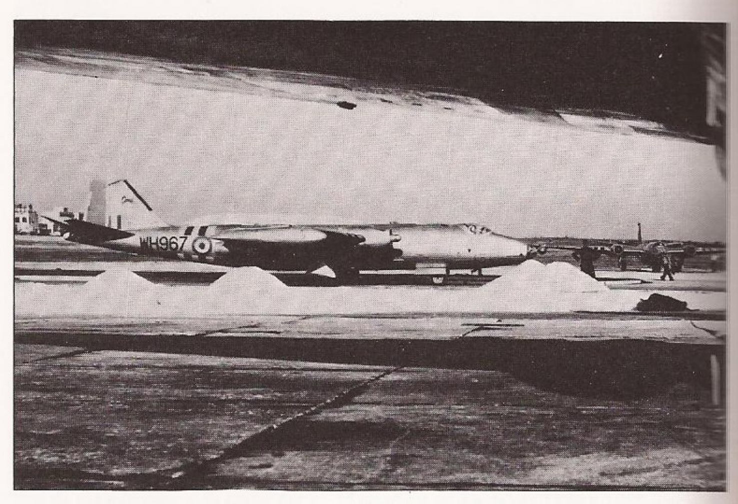
Las fotografías de aviones de la I Guerra Mundial en pleno vuelo son muy escasas, de ahí el especial interés de esta fotografía de uno de los aviones de reconocimiento B.E.2c del 12.° Squadron, tomada hacia 1916. El avión tiene un panel negro extraoficial en la parte posterior del motor con la letra «C» sobreimpresa.



El 12.° Squadron saltó a la fama en junio de 1926, cuando se convirtió en el primer y único escuadrón equipado con el revolucionario Fairey Fox. Su concepción aerodinámica era tan buena que fue más veloz que todos los cazas de la RAF hasta 1931, en que entró en servicio el Hawker Fury. Por entonces, el símbolo que identificaba al escuadrón era su número dentro de un círculo situado en la deriva.



El 12.° Squadron se trasladó con sus Fairey Battle a Francia encuadrado en la 76.ª Ala de la FAAI en setiembre de 1939. Allí se encontró con un duro invierno y también con feroces combates que costaron al escuadrón muchas bajas, ganando también dos Cruces Victoria, por el oficial de vuelo D.E. Garland y el sargento T. Gray.



Un Canberra B.Mk 6 del 12.° Squadron en Hal Far, Malta, durante la operación «Musketeer». En aquella época, sus acciones tenían como emblema un zorro corriendo pintado en la deriva, además de las franjas de Suez, negras y amarillas.

aquella época y le daba cien vueltas a los propios cazas de la RAF.

La Hawker Aircraft Company supo asimilar el éxito del Fox y diseñó el Hawker Hart en base al motor Rolls-Royce Krestrel. Este modelo era todavía mejor en prestaciones y manejo, y entró ampliamente en servicio, siendo destinado al 12.° en enero de 1931. Durante los ocho años siguientes, el 12.° voló con este avión y con el modelo que le sucedió, el Hind. Ambos tipos participaron en los ejercicios anuales, en los concursos de armas entre unidades y en toda la serie de actividades que se dan en época de paz. Toda esta actividad se vio interrumpida en 1935-36, cuando el escuadrón se trasladó con sus Hart a Adén durante la crisis de Abisinia.

En 1938, el 12.° volvió a los aviones Fairey, reequipándose con el Battle y preparándose para la guerra. Con la llegada de la guerra al año siguiente, el escuadrón se trasladó inmediatamente a Francia como parte de la 76.ª Ala de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción. Una vez superadas las inclemencias de aquel invierno de «falsa guerra», el 12.° entró abruptamente en guerra en mayo de 1940 cuando atacaron los alemanes. Los Battle eran objetivos fáciles para el enemigo y el 12.° se vio rápidamente reducido en número en sus incursiones contra los ejércitos alemanes. Dos días después de la invasión, los aparatos supervivientes del escuadrón efectuaron un ataque desesperado sobre los puentes del canal Alberto y, a pesar de su gran valor, se perdieron los cinco aviones. Sin embargo, el puente fue destruido y el oficial de vuelo Garland, el jefe de la formación, y el sargento Gray fueron condecorados con la Cruz Victoria. El escuadrón todavía efectuó otra incursión, de la que sólo volvió uno de los seis aviones que habían partido, por lo que no quedaba mucho de la antigua unidad cuando ésta regresó a Gran Bretaña.

El 12.° Squadron se unió a continuación al 1.^{er} Group en Lincolnshire y fue convertido en escuadrón de bombardeo nocturno con los Vickers Wellington Mk II, la variante con motores Merlin. Éste fue un proceso lento y no fue hasta abril de 1941 que el 12.° efectuó un nuevo bombardeo sobre territorio enemigo. En esta primera incursión cayó el oficial al mando, pero el escuadrón siguió siendo operativo y se unió a la ofensiva nocturna contra objetivos industriales en Alemania. Ésta fue su función principal hasta 1942, registrando una creciente lista de bajas y de pérdidas de aviones. En 1942 el 12.° Squadron incorporó a sus tareas las de minado y también tomó parte en la primera de las incursiones de 1 000 bombarderos, perdiendo cuatro tripulaciones. Hacia finales de su época de utilización del Wellington, el escuadrón también dispuso de una patrulla de Wellington Mk III equipados con motores Hercules, pero en noviembre de 1942 el escuadrón pasó al Avro Lancaster.

Después de dos meses de entrenamiento, el 12.° volvió a la actividad el día de Año Nuevo con misiones de minado. Sin embargo, pronto se unió a los ataques efectuados sobre Berlín y otros objetivos habituales, incluyendo algunos sobre las ciudades del norte de Italia. La llegada del H2S en otoño de 1943 dio al escuadrón la posibilidad de bombardear sin visibilidad, lo que era una gran ventaja durante el pésimo invierno centroeuropeo. Durante el mes de noviembre, su Patrulla C fue retirada para formar parte del 626.° Squadron. En 1944 el escuadrón participó en incursiones sostenidas junto con la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF, siendo Schweinfurt su primer objetivo. En primavera efectuó ataques contra las comunicaciones enemigas en apoyo del «segundo frente», misiones que poco a poco fueron centrando cada vez más la atención del 12.° Squadron durante el año. Con la llegada del invierno volvió a ocuparse de objetivos en Alemania, sobre los que actuó hasta el día de la victoria final, después de la cual fue utilizado para repatriar prisioneros de guerra de Alemania.

La inmediata posguerra no deparó al 12.° tantos éxitos como el perídodo de hostilidades, pero al menos no fue disuelto como tantos otros escuadrones. En el verano de 1946 el escuadrón fue reequipado con el Avro Lincoln, permaneciendo en Binbrook como base permanente. Después de seis años de actividad rutinaria, la llegada a Binbrook de los primeros English Electric Canberra, el famoso bombardero a reacción, para reequipar al 12.° en julio de 1952, provocó una gran excitación y los pilotos se hubieron de acostumbrar a la mayor altura y velocidad que permitían estos aviones. En octubre, el escuadrón efectuó una larga gira de cuatro meses por América del Sur, que dio como resultado un gran pedido de aviones Canberra por parte de Venezuela.



Los Buccaneer del 12.° Squadron, basados en Lossiemouth, tienen como tarea primordial la interdicción naval, y están equipados con misiles antibuque Martel. Para asegurarse la supervivencia en las actuales condiciones operativas, sus Buccaneer también disponen de un completo sistema de ECM.

Tres años más tarde llegaron los Canberra B.Mk 6 y poco después el escuadrón se fue a Malasia, donde entró en acción contra los guerrilleros de izquierda; la primera operación tuvo lugar el 22 de noviembre de 1955 y el escuadrón se mantuvo en estado operativo hasta abril de 1956. Volvió de nuevo a la acción en el año en que se produjo el caso de Suez, cuando operó desde Malta contra el aeropuerto de Almaza, El Cairo y emplazamientos artilleros cerca de Alejandría. Después regresó a Binbrook, volviendo a sus actividades de tiempo de paz. Se trasladó a Coningsby en 1958 y fue disuelto el 13 de julio de 1961.

Un año después, el escuadrón se volvió a formar en la base de Coningsby como componente de la fuerza V, volando con los Avro Vulcan B.Mk 2. Como parte de la fuerza de disuasión nuclear, el escuadrón efectuó regulares alertas de reacción rápida y ejercicios de bombardeo. Sin embargo, cuando los submarinos Polaris se hicieron cargo de la disuasión, el escuadrón se encargó de misiones de bombardeo a baja cota y fue disuelto el 31 de diciembre de 1967 en Cottesmore.

El Hawker Siddeley Buccaneer había probado sus excelencias como bombardero a baja cota con la Royal Navy y un modelo modificado, denominado Buccaneer S.Mk 2A, fue encargado para la RAF. El 12.° Squadron introdujo este modelo en servicio y ha sido desde entonces la primera de las unidades de Buccaneer de la RAF. El escuadrón fue el primero en utilizar el misil antibuque Martel y también la única unidad de la RAF destinada a tareas de interdicción naval desde su formación en 1969 hasta la fecha, en que se le ha unido en ese cometido con el Buccaneer el 208.° Squadron.



El símbolo del 12.° es la cabeza de un zorro, que conmemora la utilización por parte del escuadrón del fantástico bombardero Fairey Fox, el avión más veloz de la RAF de la época (foto Robbie Shaw).

Iraqi Airways





En diciembre de 1945, la empresa gubernamental Ferrocarriles Estatales Iraquíes formó Iraqi Airways como una compañía subsidiaria. El primer servicio de esta aerolínea tuvo lugar el 29 de enero de 1946, entre la capital, Bagdad, y Basora, y su flota inicial consistió en cinco de Havilland D.H.89A Dragon Rapide (de YI-ABD a YI-ABH) que fueron adquiridos durante 1945 del gobierno británico. Los Dragon Rapide comenzaron a ser remplazados a partir de 1947 por los de Havilland D.H.104 Dove, el primero de los cuales (YI-ABJ) fue aceptado el 3 de octubre de 1947.

Bajo un acuerdo suscrito en 1945, BOAC aceptó proporcionar supervisión técnica a la nueva aerolínea, y durante 1947 se llegó asimismo a la conformidad de suministrar apoyo directo, que se concretó en la compra de tres Vickers Viking 1B. El primero de ellos (YI-ABP) fue entregado en octubre de 1947, y durante algún tiempo operaron un servicio a Londres. Durante unos meses de 1947 se utilizaron cuatro Douglas DC-3 alquilados de BOAC. A principios de los años cincuenta, los Dove y Viking sirvieron para expandir la red de la aerolínea a países como Egipto y Bahrain. En julio de 1953 se encargaron tres Vickers Viscount 735, el primero de los cuales (YI-ACK) se recibió el 13 de octubre de 1955. El Viscount reasumió el servicio anterior a Londres y se mantuvo en esa ruta hasta 1965. El 1 de abril de 1960, Iraqi Airways consiguió desvincularse de los Ferrocarriles Estatales Iraquíes.

Para remplazar a los Viscount se encargaron tres Hawker Siddeley H.S.121 Trident 1E; el primero de ellos, matriculado YI-AEA, se recibió el 3 de octubre de 1965 y entró en servicio, en la ruta de Londres, en noviembre. Durante los nueve años siguientes, Iraqi Airways empleó exclusivamente los Viscount y Trident, hasta que se lanzó un programa de reequipamiento y que supuso la adquisición de los cuatro tipos diferentes de aviones Boeing por entonces existentes. Los dos primeros modelos, un Boeing 737-270C (YI-AGH) y un Boeing 707-370C (YI-AGE) se recibieron el 7 y el 27 de agosto de 1974, respectivamente. Estos dos tipos permitieron a la aerolínea modernizar sus servicios regionales e internacionales. Una ulterior expansión tuvo lugar en 1976, cuando Iraqi recibió su primer Boeing 727-270 (YI-AGK) el 5 de marzo.

Debe también hacerse mención de la influencia soviética, con la recepción de aviones Antonov An-12 en 1970 y una considerable flota de Ilyushin Il-76 que apareció por primera vez en Occidente en 1978.

El puesto caudal de tiro identifica a este avión como un carguero de medio y largo alcance Ilyushin Il-76M, de fabricación soviética. Aunque pintados enlos colores de Iraqi Airways, los 20 aparatos de este tipo están a disposición del gobierno y las fuerzas armadas (foto Aviation Letter Photo Service).

Flota actual de Iraqi Airways

Antonov An-12

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AEP	5909
YI-AER	5908
YI-AES	—
YI-AFJ	5910
YI-AGD	4306

Antonov An-24

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AEM	—
YI-AEN	—
YI-AEO	04602
YI-AEZ	—
YI-AFG	—

Boeing 707-370C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGE	20889
YI-AGG	20891

Boeing 727-270

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGK	21197
YI-AGL	21198
YI-AGM	21199
YI-AGQ	22261
YI-AGR	22262
YI-AGS	22263

Boeing 737-270C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGH	20892
YI-AGI	20893
YI-AGJ	21183

Este avión, matriculado Yi-AGS, es uno de los seis Boeing 727-270 utilizados en la actualidad por Iraqi airways (foto Austin J. Brown).

Boeing 747-270C (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
YI-AGN	21180
YI-AGO	21181
YI-AGP	22366

Boeing 747SP-270

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
YI-ALM	22858	Al Qadissiya

Ilyushin Il-76

N.° Reg.	*Tipo*
YI-AIK	76T
YI-AIL	76T
YI-AIM	76T
YI-AIN	76T
YI-AIO	76T
YI-AIP	76T
YI-AKO	76M
YI-AKP	76M
YI-AKQ	76
YI-AKS	76
YI-AKT	76M
YI-AKU	76M
YI-AKV	76M
YI-AKX	76
YI-ALL	76M
YI-ALO	76M
YI-ALQ	76MD
YI-ALR	76MD
YI-ALS	76
YI-ALT	76

Flota suministrada por Editions JP

